தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை.

திங்கட்கிழமை, 1981 ஏப்ரல், 27

சித்திரை 15, துன்மதி—திருவள்ளுவர் 2012.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையில் உள்ள சட்டப்பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9-00 மணியளவில் மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :

" பீலிபெய் சாகாடும் அச்சிறும் அப்பண்டம்
சால மிகுத்துப் பெயின் "

மயிலிறகு ஏற்றும் வண்டியேயானாலும் அந்தப் பண்டமும் அளவோடு ஏற்றாமல் அளவு கடந்து மிகுதியாக ஏற்றினால் அச்சு முறியும்.

1. வினாக்கள்-விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

கொங்கர்குளம் கண்மாயில் மீன் பிடிக்கும் உரிமை.

*வினா எண் 889—திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நிலக்கோட்டை கொங்கர்குளம் கண்மாயில் மீன் பிடிக்கும் உரிமையை அரசினர் பொது ஏலத்தில் விட உத்திரவிடுமாறு அக்குளத்தின் ஆயக்கட்டுதாரர்களிடம் இருந்து விண்ணப்பம் ஏதும் வந்துள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன்மீது எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : (அ) ஆம்.

(ஆ) அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளது.

வடாற்காடு மாவட்ட ஆட்சியாளர் அலுவலகத்தை வேறு இடத்திற்கு மாற்றும் திட்டம்.

* வினா எண் 890.—திரு. இல. பலராமன்: மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் கிழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வடாற்காடு மாவட்ட ஆட்சியாளர் அலுவலகத்தை கோட்டையிலிருந்து வேறு இடத்திற்கு மாற்ற அரசு உத்தேசித்துள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில் எந்த இடத்திற்கு. மாற்றப்படும் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : (அ) மற்றும் (ஆ) வருவாய் நிர்வாக ஆணையாளரின் முடிவான அறிக்கை 31—3—1981-ல் அரசுக்குக் கிடைத்துள்ளது. அது அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளது.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அலுவலகத்தை கோட்டைக்கு வெளியே கட்டுவதாக அரசு இருக்கிறதா என்றுதான் கேள்வியே கேட்டிருக்கிறார்கள். அந்த ஏரியாவிலே உள்ள மக்களுடைய கோரிக்கை புதிதாக அந்த அலுவலகத்தைக் கட்டும்போது கோட்டைக்குள்ளேயே கட்டவேண்டும் என்பதுதான். அதற்கு உரிய முயற்சியை எடுத்தால் வாய்ப்பாக இருக்கும். அதனாலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், இந்த அலுவலகத்தைக் கோட்டைக்கு வெளியே கட்டாமல் உள்ளேயே கட்ட ஏற்பாடு செய்வார்களா? அது எப்போது கட்டப்படும்? அதற்கான மதிப்பீடு எவ்வளவு என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சில நேரங்களில் மக்களுடைய எண்ணங்களை நிறைவேற்ற முடியாத நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதற்குக் காரணம் கோட்டை என்பது இன்றைக்கு நேற்று கட்டப்பட்டது அல்ல. கட்டப்பட்ட கட்டிடத்தின் அமைப்புகள் அழியக் கூடாது, மாறக்கூடாது என்பதற்கு இந்திய தொல்பொருள் இலாகா, அதிலே பல மாடி கட்டடங்கள் கட்டக்கூடாது என்று தெரிவித்து இருக்கிறது. பல மாடி கட்டடம் கட்டாமல், ஒரே மாடியாகக் கட்டுவதற்கு வேண்டிய இடம் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே அரசு அதைப்பற்றி பரிசிலித்து கொண்டிருக்கின்றது. அந்தக் கட்டடம் கட்ட முன்பணமாக 5 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. தி. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வடார்க்காடு மாவட்டத் தலைவர் அலுவலகம் இருக்கின்ற வேலூரிலே இருக்கின்ற அந்தக் கோட்டை அந்த இடத்தின் மையப் பகுதியாகும். அதுமட்டுமல்லாமல் அந்தக் கோட்டையின் உள்ளே நிறைய இடம் இருக்கின்ற காரணத்தினால் அரசு அதை மீண்டும் மறுபரிசிலனை செய்து அந்த இடத்தில் கட்ட ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, அது மத்தியப் பகுதியாக இருக்கின்றது என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும், இடம் இருக்கின்றது என்பது, எல்லோருக்கும் தெரிந்த விஷயம்தான். ஆனால்

1981 ஏப்ரல் 27]

இருக்கின்ற இடம் கட்டடம் கட்டுவதற்குப் போதுமானதாக இருக்கிறதா, இல்லையா என்பதுதான் கேள்வி. கட்டிடம் கட்டப் போதுமான இடம் இல்லை என்பதுதான் அரசின் எண்ணம்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம்: தலைவர் அவர்களே, அந்தப் புதிய இடத்தில் கட்டிடம் கட்டும் வேலை எப்போது துவங்கப்படும்? தற்போது அந்த மாவட்டத் தலைநகரில் அரசு அலுவலகங்கள் தனித் தனி இடங்களில் இயங்கி வருகின்றன. அனைத்து அரசு அலுவலகக் கட்டிடங்களையும் ஒரே இடத்தில் கட்டும் வகையில், இந்தப் புதிய கட்டிடம் கட்டும்போது அரசு மேற்கூறிய ஏற்பாடு செய்யுமா? (பதில் இல்லை).

கூட்டுறவு பிரதம நிலவள வங்கிகளில் பணிபுரியும் ஊழியர்கள்.

* வினா எண். 891—திரு. கு. ரமணி: மாண்புமிகு கூட்டுறவு சட்ட அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தில் உள்ள கூட்டுறவு பிரதம நிலவள வங்கிகளில் பணி புரியும் மொத்த ஊழியர்கள் எவ்வளவு?

(ஆ) அவர்களுக்கு பணிப்பாதுகாப்பும், வரையறுக்கப்பட்ட பணி நிலைமைகளும் உள்ளனவா?

(இ) ஆம் எனில் அவைகள் பற்றிய விவரங்கள் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: (அ) 1,810 ஊழியர்கள் பணியாற்றி வருகின்றனர்.

(ஆ) ஆம்.

(இ) பிரதம நிலவள வங்கிகளில் ஊழியர்களின் பணி நிலைமைகள், பணி பற்றிய தனித்துறை விதிகளில் நிர்ணயிக்கப்பட்டு செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. அவ் விதிகளில், ஒவ்வொரு வகைப் பணியாளர்களுக்கும் இருக்க வேண்டிய கல்வித் தகுதி, வயது வரம்பு, நியமனம் செய்யும் முறை, பணி நிரந்தரம் செய்தல், சேமநலநிதி, ஓய்வு பெறும் வயது, ஒழுங்கு நடவடிக்கை கோட்பாடுகள் முதலியவை பற்றிய நெறிகாட்டி முறைகள் வரையறுக்கப் பட்டுள்ளன.

திரு. கு. ரமணி: தலைவர் அவர்களே, இந்த ஊழியர்களுக்குப் பணி பாதுகாப்பு விதிகள் அமலாக்கப்பட்டு வருகின்றன என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். பணி பாதுகாப்பு என்கிறபோது அவர் களுக்குக் கிடைக்கவேண்டிய ஊதியமும் ஒரு அம்சமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அவர்களுக்குக் காலாகாலத்தில் கிடைக்கவேண்டிய மாதச் சம்பளம் 927 பிரதம

[1981 ஏப்ரல் 27

நிலவள வங்கிகளில் கொடுக்கப்படாமல் இருந்து வருகிறது என்பது குறித்து ஏற்கனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் சம்பளம் கொடுப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் பட்டது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் 927 சங்கங்கள் என்று குறிப்பிட்டுச் சொன்னது—கூட்டுறவு சங்கங்கள். நில வள வங்கிகள் 184 தான் இருக்கின்றன. அத்தகைய பிரச்னைகள் இங்கே எழவில்லை. ஊதிய உயர்வு வேண்டும் என்று கோரிக்கை விட்டு இருக்கிறார்கள். அதுபற்றி அரசு பரிசிலித்து வருகிறது.

திரு. கு. ரமணி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பாதுகாப்பு விதிகள் ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட நேரத்தில் அந்த ஊழியர்களின் அமைப்புகளின், சங்கங்களின் பிரதிநிதிகளோடு கலந்து ஆலோசித்து அந்தப் பாதுகாப்பு விதிகள் உருவாக்கப்பட்டதா, அல்லது அங்கே இருக்கும்படியான கூட்டுறவு அதிகாரிகளால் மட்டும் அந்த விதிகள் அமைக்கப்பட்டதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த காலத்தில் அந்த விதிகள் எந்த அடிப்படையில் அமைக்கப் பட்டன என்பதைவிட, தற்போது என்ன நடவடிக்கை அரசு மேற்கொண்டு இருக்கிறது என்பதை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். தற்போது பொறுக்குக் குழு ஒன்று புதிய கூட்டுறவு சங்கச் சட்டத்திற்காக போடப்பட்டு, அதில் அனைத்துக் கட்சிகளின் பிரதிநிதிகளும் அங்கம் வகிக்கிறார்கள். அந்தப் பொறுக்குக் குழுவின் முன் சாட்சியங்கள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. அதிலே வந்து கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், நில வள வங்கிகள் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள் கோரிக்கை கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அவை அனைத்தையும் ஒருங்கிணைத்து இந்த அரசு ஒரு முடிவுக்கு வரும்.

திரு. ஆர். மணிமாறன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பிரதம நில வள வங்கிகளில் பணியாற்றும் ஊழியர்கள் சிலர் தங்களுக்குப் பிடிக்கவில்லை என்ற காரணத்திற்காக அங்கே முன்னால் இருந்த தலைவர்களைப் பழி வாங்கும் முயற்சியில் ஈடுபட்டு, அவர்கள்மீது குற்றச்சாட்டுகளைச் சொல்லி, அவர்களை வீட்டுக்கு அனுப்பியிருக்கிறார்கள் என்பது குறித்து அரசுக்குத் தகவல் வந்து இருக்கிறதா ? அப்படிப்பட்ட ஒழுங்கற்ற முறையில் வீட்டுக்கு அனுப்பப் பெற்ற பணியாளர்கள் அரசுக்கு விண்ணப்பம் தந்தால், அரசு அதைப் பரிசிலித்து, மீண்டும் அவர்களை வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ள முன்வருமா ?

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் மணிமாறன் சுட்டிக்காட்டியது போல சில கோரிக்கைகள் சில குற்றச்சாட்டுகளின் அடிப்படையில் அரசுக்கு வந்து இருக்கிறது. இந்தப் பிரச்னைகள் எல்லாம் எதிர்காலத்தில் இருக்கக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் ஒருங்கிணைந்த பணிப் பாதுகாப்புத் தரவேண்டும் என்ற முறையில் பொறுக்குக் குழு இவற்றைப்பற்றி ஆராய நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட கோரிக்கை வருமானாலும் அவற்றையும் அரசு பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளும்.

திரு. செ. சிவசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பிரதம நிலவள வங்கியில் உள்ள மேற்பார்வையாளர்கள் கிட்டத்தட்ட 15 வருஷத்திற்கு முன்பு எந்த அளவிற்கு ஊதியம் வாங்கி வந்தார்களோ—அதாவது ரூ. 230—அதையேதான் இப்போதும் வாங்கிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இன்றைய நிலையில் இருக்கும் சட்ட திட்டங்களும் அவர்களுக்கு அமுல் நடத்தப்பட வில்லை. அவைகள் அமுல் நடத்தப்படுமா? அவர்களுக்குக் கூடுதலாகச் சம்பளம் வழங்கவும் அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய நிலையில் இருக்கும் சட்ட திட்டங்கள் அவர்களுக்கு இல்லை என்கிற காரணத்தால் தான் புதிய விதிகளையும், சட்டங்களையும் வரையறுக்க அரசு முயற்சித்து வருகிறது. அதன் அடிப்படையில் அவர்களுக்கும் அனைத்துப் பாதுகாப்பும் அளிக்கப்படும்.

திரு. கோவைத்தம்பி: தலைவர் அவர்களே, நிலவள வங்கி ஊழியர்களுக்கு பணிபாதுகாப்பு தருவதற்கு முன்பு, நிலவள வங்கிகளின் மூலமாக நிலுவையில் உள்ள கடன் தொகைகளை வசூலிப்பதற்கு ஏதாவது நடவடிக்கைகளை அரசு புதிதாக எடுக்க உத்தரவிடுமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பணிபாதுகாப்பு விதிகள் குறித்து நடவடிக்கை எடுப்பது என்பது வேறு. அதை அரசு தனியே கவனித்து வருகிறது. நிலவள வங்கிகளில் இந்தப் பிரச்னை இல்லை. சில கூட்டுறவுச் சங்கங்களில்தான் நிதி நிலைமை சரியில்லாத காரணத்தால், அந்தப் பொருளாதார நிலை காரணமாக அவர்களுக்குச் சம்பளம் தாராமல் இருக்கும் நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, வசதி படைத்த விவசாயிகளிடமிருந்து உடனடியாக அவர்கள் தரவேண்டிய கடன் பாக்கிகளை வசூலித்து, அந்தப் பணியாளர்களுக்கு மாதாமாதம் தரவேண்டிய ஊதியத்தைத் தர அரசு நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது.

சட்டமன்றப் பேரவை TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1981 ஏப்ரல் 27

(முற்பகல் 9.10)

டாக்டர் கே. சமரசம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த நிலவள வங்கிகளில் பணிபுரிய, இந்த நிலவள வங்கிகளுடைய போர்டை கலைத்த பிறகு, மாநில அளவிலிருந்து செயலாளர் அல்லது ஸ்பெஷல் ஆபீசர் என்று நியமனம் செய்தது அரசுக்குத் தெரியுமா ? அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு அங்கே வசூலாகும் பணத்தை விட அதிகமாக சம்பளம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது என்பதை அரசு அறியுமா ? வேகமாக வசூல் செய்ய நியமிக்கப்பட்ட அதிகாரிகளால் அவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சம்பளம் அளவுக்குக்கூட வசூல் செய்ய முடியவில்லை என்பதை அரசு அறியுமா ? எனவே அவர்களைத் திரும்பப்பெற அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவரவர்களே, மாநில அளவில் செயலாளர் என்று ஒருவர் அத்தகைய வசூல் நடவடிக்கைக்காக நியமிக்கப்படவில்லை. ஒவ்வொரு நிலவள வங்கியிலும் தற்போது ஸ்பெஷல் ஆபீசர் நியமிக்கப்பட்டு, 1976-லிருந்து அவருடைய கன்ட்ரோலில் இருந்து வருகிறது. இதுவரைக்கும் எத்தகைய வசூல் நடவடிக்கையிலும் ஈடுபட முடியாததற்குக் காரணம் விவசாயச் சங்கங்களின் போராட்டம்தான். ஆனால் வாங்கிய கடனைத் திருப்பிச் செலுத்தினால்தான் விவசாயிகளுக்கு மீண்டும் கடன் வழங்க முடியும் என்று மத்திய அரசும், ஏ.ஆர்.டி.சி.-யும், ரிசர்வ் வங்கியும் பல நடைமுறைகளை விதித்து, எச்சரிக்கையும் விடுத்திருப்பதால் எப்படியும் கடனை வசூல் செய்தாக வேண்டும் என்று அரசு உத்தரவிட்டிருக்கிறது. அந்த அதிகாரிகள் இப்போது தீவிரமாக செயலில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. எம். சின்னராஜ் : தலைவரவர்களே, இதேமுறையில் கிராமத்தின் அடிமட்டத்தில் உள்ள கிராம விவசாயச் சங்கங்களில் பணிபுரியும் ஊழியர்களுக்கும் பணிப் பாதுகாப்பும், இதர சலுகைகளும் அளிக்கப்பட அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவரவர்களே, நிலவள வங்கி மட்டுமல்ல; மத்திய வங்கி மட்டுமல்ல ; அதன் கிளைச் சங்கங்களில் பணிபுரியும் பணியாளர்களுக்குகூட பணிப் பாதுகாப்பு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்றுதான், பொறுக்குக் குழுவின் ஆய்வில் இருக்கும் சட்டம் ஆய்வு செய்யப்பட்டு வருகிறது. ஆய்வு முடிந்தபிறகு அது நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

திரு. பொ. உத்திராபதி : தலைவரவர்களே, இந்த நிலவள வங்கி மற்றும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் பணியாற்றக்கூடிய ஊழியர்களுக்குப் பணக்கார விவசாயிகள் வாங்கிய கடனைச் செலுத்தினால்தான் சம்பளம் கொடுக்க

1981 ஏப்ரல் 27]

முடியும். அவர்கள் கடனைக் கொடுக்காததால் சம்பளம் கொடுக்க முடிய வில்லை என்று அமைச்சரவர்கள் சொல்கிறார்கள், அது யதார்த்தம். இந்த மாதம் 18-ம் தேதிகூட கூட்டுறவுச் சங்க ஊழியர்கள் அதுபற்றி அமைச்சரிடம் முறையிட்டிருக்கிறார்கள். தமிழ்நாட்டில் பணிபுரிகின்ற அனைத்துக் கூட்டுறவுச் சங்க ஊழியர்களுக்கும் அவர்களுக்குள் வித்தியாசம் இல்லாமல் எல்லோருக்கும் நேரடியாக அரசாங்கம் சம்பளம் கொடுக்க முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: தலைவரவர்களே, கூட்டுறவு அமைப்பின்கீழ் பல்வேறுதரப்பட்ட அமைப்புகள் இருக்கின்றன. உதாரணமாக ப்ரொடியூசர்ஸ் கோவாப்பரேட்டிவ் சொசைட்டீஸ் என்று சொல்லுகின்ற உற்பத்தியாளர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் இருக்கின்றன. அந்த அமைப்புகள் தமிழ்நாட்டின் எந்தப் பகுதிகளில் இருந்தாலும் எல்லாவற்றிலும் ஒரே சீரான ஊதியம் தாலாம். அதைப்போல நிலவள வங்கிகள், அதனுடைய கிளைகள் இருக்கின்றன; மத்திய வங்கிகள், அதனுடைய கிளைகள் இருக்கின்றன. அதைப்போல கன்ஸ்யூமர்ஸ் கோவாப்பரேட்டிவ் சொசைட்டீஸ் என்று சொல்லு கின்ற நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் இருக்கின்றன. அந்தந்த அமைப்பின் கீழ் பல்வேறு இடங்களில் செயல்படுகின்ற சங்கங்களில் பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுக்குகூட தற்போது மாறுபாடு இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட 4 அல்லது 5 அமைப்புகளில், அந்தந்த அமைப்புகளின் கீழ் பணியாற்றுகின்ற அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் பணிப் பாதுகாப்பும் ஊதியமும் ஒரேவகையில் அளிக்கப்பட வேண்டுமென்ற முறையில் பொறுக்கு சூழலில் இருக்கும் சட்டம் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது. அது நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாட்டில் கிராம அங்காடித் திட்டம்.

* வினா எண் 892.—**திரு. இரா. கருப்பையா:** மாண்புமிகு கூட்டுறவுச் சட்ட அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் கிராம அங்காடித் திட்டத்தின்கீழ் (Village Shop Programme) திறக்கப்பட்டுள்ள அங்காடிகள் எத்தனை?

(ஆ) மாநிலம் முழுவதும் இந்த கிராம அங்காடிகளில் பணிபுரியும் சிப்பந்திகள் எண்ணிக்கை என்ன?

(இ) இந்த சிப்பந்திகளுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கல்வித் தகுதி என்ன?

(ஈ) இந்த சிப்பந்திகளுக்கு அரசு நிர்ணயித்துள்ள சம்பளம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : (அ) கூட்டுறவு அங்காடிகள் 11,101.

தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகம் நடத்தும் கடைகள்—4,058.

(ஆ) 13,968.

(இ) தற்போதைய விதிகளின்படி கூட்டுறவுத்துறை கடை சிப்பந்திகள் எட்டாவது வகுப்பு தேர்வு பெற்றிருக்க வேண்டும்.

தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழக கடை சிப்பந்திகள் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. தேர்வு பெற்றிருக்க வேண்டும்.

(ஈ) மாதம் ரூ. 100.

திரு. இரா. கருப்பையா : தலைவரவர்களே, இந்த கூட்டுறவு கிராம அங்காடித் திட்டத்தின்கீழ் பணியாற்றும் ஊழியர்களுக்கு 100 ரூபாய் சம்பளம் வழங்கப்படுகிறது. இன்றையதினம் கிராமங்களில் இருக்கக்கூடிய விவசாயத் தொழிலாளர்களுக்குக்கூட குறைந்தபட்ச கூலியாக அரசு 8 ரூபாய் அளிக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. அதேமாதிரி கடை நிறுவனங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்களுக்குக்கூட 250 ரூபாய் குறைந்தபட்ச சம்பளம் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. கிராம அங்காடிகளில் பணி புரிபவர்கள் தகுதியின் அடிப்படையில் வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் மூலம் நியமனம் செய்யப்படுகிறார்கள். ஆகவே அவர்களுக்கு குறைந்தபட்சம் கடை சிப்பந்திகளுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய ஊதியத்தையாவது கொடுக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த கூட்டுறவு அங்காடிகளைப் பொறுத்தவரையில் அவை அரசினுடைய நேரடி பார்வையில் இல்லை. அரசினுடைய நேரடி ஊழியர்களாகவும் அவர்கள் இல்லை, அந்தந்த சங்கங்களின் ஊழியர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். ஆனாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னது போல் 100 ரூபாய் என்பது போதாது, இதை அரசும் உணருகிறது. ஆனால் இருக்கின்ற கூட்டுறவு நுகர்பொருள் அங்காடிகள் 13 ஆயிரம் என்றால் இவை எல்லாவற்றிலும் சேர்த்து சராசரியாக 1,357 ரூபாய்தான் விற்பனை ஆகின்றது. இந்த 1,357 ரூபாயிலேதான் ஊழியர்களுக்கு சம்பளம், கடை வாடகை, இதர செலவுகள் என்று கொடுக்கப்படுகின்றபோது பல சங்கங்கள் நட்டத்திலே இயங்கி, மற்ற கூட்டுறவு சேவா சங்கங்களின் வருவாயிலே இருந்து இதனுடைய பாக்கிகளை ஈடு செய்ய வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே ஒட்டு மொத்தமாக சராசரியாக ஒவ்வொரு கூட்டுறவு நுகர்பொருள் அங்காடியிலேயும் 6,500 ரூபாய் விற்பனை ஆகுமேயானால் அப்போதுதான் ஊழியர்

1981 ஏப்ரல் 27]

களுக்கு 250 ரூபாயேனும் ஊதியம் தரமுடியும் என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே பொது விநியோக முறையிலே அதிகப்படியான பொருட்களைக் கொடுப்போமேயானால் அவற்றின் டர்ன் ஓவர் அதிகமாகும். அந்த அடிப்படையில் பாட்யூசர் கோவாப்பரேட்டிவ்களிடமிருந்து மார்க்கெட்டிங் ஃபெடரேஷன் மூலமாக பொருட்களை நேரடியாக வாங்கி இடைத்தரகர்கள் இல்லாமல் இந்த கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் நுகர்பொருள் அங்காடிகளுக்கு அனுப்பினால் குறைந்த விலைக்கு பொருள்களும் விற்கப்படும், டர்ன் ஓவரும் அதிகமாகும். இந்த வகையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதுடன கூட்டுறவு நுகர்பொருள் அங்காடிகளில் விற்கப்படுகின்ற பொருட்களையும் அதிகமாக்க வேண்டும். இவை குறித்து நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஓரிரு மாதங்களில் இது நடைமுறைக்கு வரும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. இரா. கருப்பையா: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற சம்பளமே ரூபாய் 100 தான். இதிலே ஸ்டாக் டெஃபிசிட் என்பது வேறு வருகின்றது. அரசுத் துறையின் பொது விநியோக முறையிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுக்கே இவ்வளவு குறைவான ஊதியம் கொடுப்பது என்பது மிகவும் கேவலமான ஒரு நிலைமை என்பதன் காரணத்தால் இந்த ஊதியத்தை உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குறைந்தபட்சம் சம்பளம்தான் 100 ரூபாய், 150-ம் கொடுக்கப்படுகிறது, 200-ம் உண்டு, 250-ம் உண்டு. அதிகப்படியான விற்பனை ஆகின்ற நுகர் பொருள் அங்காடிகளில் இன்னும் அதிகமாகக் கூட ஊதியம் தரப்படுகின்றது. ஸ்டாக் டெஃபிசிட் என்பதோடு மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஊதியத்தை ஒப்பிட வேண்டாம். ஸ்டாக் டெஃபிசிட் என்பது அரை சதவீதம் அல்லது 1 சதவீதம் என்று வந்தால் அதற்கு அலவன்ஸ் தரப்படுகின்றது. அந்த வகையில் அது ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகின்றது. ஆனால் சில கட்டங்களில் 5 சதவீதம், 10 சதவீதம், 15 சதவீதம் கூட ஸ்டாக் டெஃபிசிட் என்ற போர்வையில் (Misappropriation and embezzlement) ஆகியவை நடந்து விடுகின்ற காரணத்தால், அது ஊழலாகின்ற காரணத்தால் நடவடிக்கை எடுத்து அதனைத் திரும்பப் பெறவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகின்றது. அது சம்பந்தமாக வழக்குகள் தொடுக்க வேண்டிய நிலைமைகூட ஏற்படுகின்றது. ஆகவே ஊதியத்தையும் ஸ்டாக் டெஃபிசிட்டையும் ஒப்பிட வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[1981 ஏப்ரல் 27

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 13 ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட இந்த அங்காடிகளில் அநேகமாக எல்லாமே நட்டத்தில் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன என்று கூறினார் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள். ஆனால் பல கிராமங்களில் உள்ள அங்காடிகள் அங்குள்ள மக்கள் அதாவது வேலைக்குப் போகின்றவர்கள் எல்லாம் வேலைக்குப் போனதற்குப் பின்னால் திறக்கப்படுகின்றது; அவர்கள் எல்லாம் திரும்புவதற்கு முன்னாலேயே கடை அடைக்கப்பட்டு விடுகின்றது; இக்காரணத்தால் அவை நட்டத்தில் நடைபெறுகின்றன என்றும் போது மக்களுக்குச் சேவை செய்ய முடியவில்லை என்றும் புகார் அரசுக்கு வந்துள்ளதா? அதனை மாற்றிய மைக்க அரசினிடம் ஏதாவது திட்டம் இருக்கின்றதா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. குமரி அனந்தன் அவர்கள் கூறுகின்ற கூற்றிலே உண்மை இருக்கின்றது. சற்று நேரம் கழித்து கடை திறப்பதும், சற்று நேரத்திலேயே கடையை மூடிவிடுவதும் ஆகிய காரணத்தால் குறிப்பாக வேலைகளுக்குச் செல்கின்ற ஊழியர்கள் இந்தக் கடையை அதிகமாகப் பயன்படுத்த முடியாத நிலைமை சில மாதங்க ளாகச் செய்யப்பட்ட ஆய்வின் மூலம் அரசுக்கு தெரிய வந்திருக்கின்றது. இந்தக் குறையைப் போக்க காலையில் சற்று முன்னேரத்திலேயே கடையைத் திறப்பதற்கும் மாலையில் சற்று பின்னேரம் வரை கடையைத் திறந்து வைக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் பரிசிலனை செய்யப்பட்டு வருகின்றது. 8 மணி நேரம் கடை திறந்து வைத்தல் என்ற நிலையை மாற்றி சற்று அதிக மாகத் திறந்து வைக்கின்ற வகையில் அதாவது டர்ன் சிஸ்டத்தின் மூலம் பணி யாளர்களை நியமிக்க இயலுமா என்றும் பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகின்றது. அல்லது ஓ.டி. கொடுத்து கடையை அதிக நேரம் திறக்கலாமா என்றும் ஆய்வு செய்யப்பட்டு வருகின்றது. விரைவில் இது குறித்த முறைகள் நடைமுறைப் படுத்தப்பட இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. உச்சி : தலைவர் அவர்களே, இங்கு அமைச்சர் அவர்கள் 13,000 கடைகள் என்று சொன்னார்கள். நீலகிரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஒவ்வொரு ரெவின்யூ கிராமத்திலேயும் பல சிறு சிறு கிராமங்கள் சேர்ந்திருக் கின்றன. ஆகவே ஒவ்வொரு கிராமத்திற்கும் ஓர் கடை என்ற நிலைமையை மாற்றி ஒரு கிராமத்திற்கு இரண்டு கடை திறக்கின்ற வகையில் கடைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த அரசு முன்வருமா ?

(முற்பகல் 9-20)

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடைகளெல்லாம் வயபிளாக இல்லாத காரணத்தால் ஹேம்லெட்டு களில் கடை இருப்பதை விட ரெவின்யூ வில்லேஜ்களில் கடை இருந்தால்,

இரண்டு, மூன்று ஹேம்லெட்டுகளுக்கு ஒன்றாக இருந்தால் நல்லது என்ற அடிப்படையில், சில இடங்களில் சீரமைப்பு முறையிலே அப்படி செய்யப் பட்டது. ஆனால், நீலகிரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், அது பொருந்தாது என்பதுதான் அரசினுடைய கருத்தும் கூட. காரணம், அது மலைப்பகுதியாதலால், ஒரு ஹேம்லெட்டிலிருந்து இன்னொரு ஹேம்லெட்டுக்கு நடந்து செல்வது என்றால் கூட பெரிய பிரச்னையாகத்தான் இருக்கும். எனவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய ஆலோசனையை ஏற்று, அந்த முறையை நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு பொருந்தாது என எடுத்துவிட்டு, ஒவ்வொரு பகுதிக்கும் ஒரு கடை என்ற முறையில் நடைமுறைப்படுத்த அரசு முன்வரும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

திரு. செஞ்சி ந. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டிவின் ஷாப் என்ற முறையில் இரண்டு கடைகளுக்கு ஒருவரைப் போடுகிறார்கள். அதையெல்லாம் மாற்றி ஒரு கடைக்கு ஒருவரை நியமித்தல் என்ற முறையில் கொண்டு வந்தால் முறையாக விநியோகம் செய்யப்படும், அதை அரசு கவனிக்குமா? அதைப்போலவே ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் பணிக்குச் செல்லும் கிராம மக்கள் இரவு வெகுநேரம் கழித்தே வீட்டுக்கு திரும்புகின்ற நிலைமை இருப்பதால், இதுபோன்ற கடைகள் இரவு 9 மணி வரைக்கும் திறந்திருக்கும் என்ற முறையில் அரசு ஆணை பிறப்பிக்க நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பகுதி நேர பணியாளர்கள் என்ற பிரச்னை எல்லாம் கிட்டத்தட்ட 200, 300-க்கும் குறைவாக உள்ள மக்கள் வசிக்கிற பகுதிகளில் இருக்கும் கடைகளில், முழு நேரம் இருக்க வேண்டிய தேவை இல்லை என்ற அடிப்படையில் வைக்கப்பட்டவை. அதனால் ஒரு பகுதியிலே இரண்டு ஹேம்லெட்டுகள் இருக்குமேயானால் ஒவ்வொன்றிலும் அரைநாள் என்ற விதத்திலே வேலை செய்வதை அமுல் படுத்துகிறார்கள். அங்கேயெல்லாம் வயபிளான யூனிட்டுகளாக இல்லாத காரணத்தினால்தான் இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகள் பல பகுதிகளில் இருந்து வருகின்றன. நான் ஏற்கெனவே சொன்னது போல, கன்சியூமர்ஸ் மார்க்கெட்டிங் பெடரேஷன் மூலமாக நேரிடையாக உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து கொள்முதல் செய்து, இடைத் தரகர்களின்றி நேரிடையாக கொள்முதல் செய்து, இத்தகைய அங்காடிகளில் விற்கிறபோது குறைந்தவிலையில் பொருள்கள் கிடைக்கக்கூடும். ஸ்டாக்ஸ் அதிகமாக இருக்கும்.

அதேநேரத்தில் இந்தக் கடைகளெல்லாம் தனியார் கடைகளின் போட்டி களிலிருந்து தப்பித்து அதிக டர்ன் ஓவர் காட்டக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். அந்தச் சூழ்நிலையில், நாம் இந்தப் பகுதிநேர பணியாளர்களை முழுநேர

[1981 ஏப்ரல் 27

ஊழிகளாக அமைக்க முடியும். அதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும். மாலையில் பின்னேரங்களில் வேலை செய்வது குறித்து, அரசு அதை பரிசீலித்து வருகிறது என்று நான் ஏற்கெனவே சொன்னேன். அதிகப்படியான நேரம் ஊழியர்களுக்கு ஓ.டி. கொடுத்தோ, அல்லது டர்ன் சிஸ்டத்தில் பணி புரிய வைத்தோ, இந்தக் கடைகள் அதிக நேரம் திறந்திருக்கும் வகையில் சில திட்டங்களை அரசு ஆராய்ந்து வருகிறது. விரைவில் நடைமுறை படுத்தும்.

திரு. உ. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கடைகள் தமிழகத்தில் சுமார் 16,000 திறக்கப்படும் என்று இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் உறுதியளிக்கப்பட்டது. அந்த அடிப்படையிலே பல கிராமங்களில் திறக்கப்பட்டிருக்கின்றன. என்றாலும் அந்த நோக்கம் நிறை வேறியதா என்றால் அதற்குக் குந்தகமான வகையில், நடைமுறையில் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன.

ஒன்று இந்தக் கடைகள் மக்களுக்கு நன்மை கிடைக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே இயங்க வேண்டும், அல்லது வியாபார நோக்கத்தோடு செயல்பட வேண்டும். இரண்டுமே இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. ஏனென்றால் மக்கள் வாங்கக் கூடிய அளவிற்கு போதுமான அளவிற்கு அங்கே ஸ்டாக்குகள் இல்லை, அவைகள் அதிகமாக வேண்டும். மேலும் வியாபாரம் நன்றாக நடந்தால்தான் சம்பளம் கொடுக்கப்படும் என்ற முறையிலே அல்லாது, மக்களுடைய நலனைக் கருத்தில் கொண்டு, எல்லா வகையிலும் ஆவன செய்ய முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, இத்தகைய கடைகள் அமைப்பதன் நோக்கமே, வியாபார நோக்கம் மட்டும் அல்ல, மக்களுடைய நலன் என்பது மட்டும் அல்ல, அங்குள்ள பணியாளர்களின் நலன் பாதுகாக்கப்படவேண்டும், என்பதும் தான் ஆகும். மக்களுக்கு தேவையான எல்லா அத்தியாவசியப் பொருள்களும், குறைந்த விலையில் அந்தக் கடைகளில் கிடைக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் ஒரு தீவிரத் திட்டத்தை அரசு நடைமுறைப்படுத்த இருக்கிறது. அது நடைமுறைக்கு வரும்போது, இந்தப் பிரச்னைகளுக்கு ஒரு முடிவு ஏற்படும் என்று அரசு நம்புகிறது.

திரு. என். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த நுகர்பொருள் கடைகள், மக்களுக்கு அரசு நிர்ணயிக்கிற விலையில் பொருள்கள் கிடைக்க வேண்டும் என்பதற்காக நிறுவப்பெற்ற அங்காடிகள். ஆகவே. இதில் டர்ன் ஓவர் என்று பார்க்காமல், சமூக சேவை என்று பார்த்து, லாபம் என்று பார்க்காமல், அந்த ஊழியர்களுடைய ஊதியத்தை உயர்த்திக் கொடுக்க அரசு முயற்சி செய்யுமா ? அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறபோது, அவர்களுடைய

சம்பளம் 100 ரூபாய் என்று சொல்லும்போது, அடித்தொண்டையிலிருந்துதான் சொன்னார்கள். அவருக்கே அச்சமாக இருக்கிறது, இவ்வளவு குறைவாக இருப்பது பற்றி. இப்படி குறைத்துக் கொடுப்பதினால், அந்த அங்காடிகளில் தவறு நடக்க இடம் ஏற்படும் அல்லவா ? ஆகையினால், இதுபற்றி அரசு பரிசீலனை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, டர்ன் ஓவர் என்று நான் சொன்னதற்கே காரணம் மக்களுக்குக் குறைந்த விலையில் பொருள் கிடைக்கும்போது, டர்ன் ஓவர் தானாகவே அதிகமாகும் என்றுதான். காரணம் தனியார் கடைகளிலே விலை சற்று அதிகமாக இருக்கும்போது, குறைந்த விலைக்கு நாம் தருவோமேயானால் மக்கள் அரசுக்குச் சொந்தமான கடைகளில் வாங்க அதிகமாக முன்வருவார்கள். பொருள்கள் குறைந்த விலையில் தரப்படும் என்று சொல்லப்படுவதற்குக் காரணம், இப்போது நாம் வெளி மாநிலங்களிலிருந்தோ அல்லது நம் மாநிலத்திலேயோ, மொத்த வியாபாரிகளிடமிருந்துதான் சில பொருள்களை வாங்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இப்படி ஹோல்சேல் டீலர்ஸிடமிருந்து வாங்க வேண்டியிருப்பதால் நடுவில் சில இடைத்தரகர்களின் தலையீடு ஏற்படுகிறது.

அப்படி அந்த இடைத்தரகர்களையும், தனியார்களையும் நீக்கிவிட்டு, கன்சியூமர்ஸ் பெடரேஷன் மூலமாக, விவசாயிகளிடமிருந்து நேரிடையாக பொருள்கள் வாங்கினால் விலை குறைவாக இருக்கும் என்ற அடிப்படையில் ஒரு திட்டத்தை அமுல்படுத்தயிருக்கிறோம். இன்னும் இரண்டொரு மாதங்களில் அதை நடைமுறைப்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். அப்போது இத்தகைய பிரச்னைகள் தீர்ந்துவிடும். பணியாளர்களுக்கும் ஊதியத்தை உயர்த்திக் கொடுக்க முடியும். அவர்களுக்கு கொடுக்கப்படும் 100 ரூபாய் சம்பளம் போதாது, இன்னும் அதிகம் தரப்பட வேண்டும் என்பதிலே இந்த அரசு அக்கறைக் கொண்டிருக்கிறது. அதை நடைமுறைப்படுத்தும்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : அவையில் சட்டத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பக்கத்தில் தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். பொது மக்களுடைய சேவையைக் கருதி கிராமங்களில் திறக்கப்பட்டிருக்கிற அமுதம் அங்காடிகளில் பணிபுரிகிறவர்களுக்கு விற்பனையை அடிப்படையாகக் கருதாமல் பொது மக்களுக்கான சேவை என்ற நோக்கத்தில் மினிமம் வேஜஸ் ஆக்ட் அவர்களுக்குப் பொருந்தாதா ? அவர்களுக்குக் குறைந்தபட்சம் ரூ. 200-லிருந்து ரூ. 300 வரை சம்பளம் கொடுக்க அரசு துரிதமாக நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருமா ? அதோடு விவசாயத் தொழிலாளர்கள் வாழ்கிற பகுதிகளில் இரவு 9 மணி வரை கடைகளைத் திறந்துவைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மேற்கொண்ட முயற்சியை நடைமுறைப்படுத்தும் திட்டத்தின் அடிப்படையில் 11—9—1980-ல் இதுபோன்ற அங்காடிகளில் பணியாற்றுகிற பணியாளர்களுக்கு நிரந்தரமான ஒரு ஊதியம் கட்டாயமாக, அதாவது ஒரு குறைந்தபட்ச ஊதியம் கிடைக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் ரூ. 150-வரை கிடைக்கவேண்டும் என்று ஒரு நடைமுறையை அரசுக்கு தெரிவித்து உத்தரவு இட்டிருக்கிறார்கள். அதை நடைமுறைப் படுத்த, இந்தச் சீர்திருத்தத் திட்டங்களை அரசாங்கம் இப்போது நடை முறைப்படுத்த இருக்கிறது. மாலை அதிக நேரம் கடைகளைத் திறந்து வைத்திருக்க அரசாங்கம் இப்போது நடவடிக்கைகள் எடுத்து வருகிறது.

பெருந்துறையிலுள்ள இரண்டாம் வகுப்பு நீதிமன்றத்தின் நீதிபதி பதவி

* வினா எண் 893.—திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : மாண்புமிகு கூட்டுறவு சட்ட அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பெருந்துறையில் உள்ள 2 ஆம் வகுப்பு நீதி மன்றத்தின் நீதிபதி பதவி இன்னும் நிரப்பப்படவில்லை என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

(ஆ) கால தாமதத்திற்குக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : (அ) ஆம்.

(ஆ) 1—4—1981-ல் இருந்து நீதிபதி பதவியில் உள்ளார்.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : இந்தக் கேள்வி கேட்கப்பட்டு ஏறக்குறைய மூன்று மாதங்கள் ஆகின்றன. மூன்று மாதங்களுக்குப் பின்னால் இது வந்திருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நல்ல விடை கிடைத்திருக்கிறதே.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : அங்கிருந்து நீதிபதி மாற்றப்பட்டு ஏறக்குறைய நான்கு ஐந்து மாதங்களாகிவிட்ட காரணத்தால் பல்வேறு வழக்குகள் இருப்பிலே இருக்கின்றன. ஆகவே ஒரு நீதிபதியை மாற்றி இன்னொரு நீதிபதியை நியமனம் செய்வதற்கு இவ்வளவு காலதாமதத்திற்குக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் என்னிடம் இதுபற்றிக் கூறி, மனு மூலமாக எழுதித்தந்து, அந்த மனுவை அவர்களிடம் இருந்து நான் பெற்று என்னுடைய கையாலேயே அதில் என்டோர்ஸ்மென்ட்டும் செய்து உயர்நீதிமன்றத்திற்கு அனுப்பியது அவர் களுக்குத் தெரியும். அதுமட்டுமல்ல, பல நீதிமன்றங்களில்கூட தற்போது

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 எப்ரல் 27]

நீதிபதி ஒருவர் விடுப்பில் சென்றால் மாற்றுவசதியில்லாமல்—நீதிபதிகள் தேர்வு நடந்து கொண்டிருக்கும் நிலையில் இருக்கிறது. தற்போது உயர்நீதி மன்றத்திற்கு கீழேயுள்ள டிஸ்ட்ரிக்ட் முன்சீப் தேர்வு நடத்தப்பட்டிருக்கிறது. விரைவில் அந்த இடங்கள் எல்லாம் நிரப்பப்படும். அப்போது இந்தப் பிரச்னை தீர்ந்துவிடும்.

திருத்தணியில் நீதிமன்றங்களுக்கான கட்டிடம் கட்டும் திட்டம்.

* வினா எண் 894.—திரு. பூ. மு. நாகிம்மன்: மாண்புமிகு கூட்டுறவு சட்ட அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) செங்கை மாவட்டம் திருத்தணியில் உள்ள மாவட்ட முன்சீப், இரண்டாம் வகுப்பு மாஜிஸ்ட்ரேட் ஆகிய இரு நீதிமன்றங்களுக்கும் நிரந்தர கட்டிடம் கட்ட அரசின் செயற்குறிப்பு உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில் கட்டிடம் கட்ட எப்போது பணி துவங்கும் ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : (அ) மற்றும் (ஆ) இச் செயற் குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. சி. கோபால் : அமைச்சர் அவர்கள் விடையளிக்கும்போது அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் உள்ளதாகக் கூறினார்கள். திருத்தணியில் உள்ள மாவட்ட முன்சீப், இரண்டாம் வகுப்பு மாஜிஸ்ட்ரேட் ஆகிய நீதிமன்றங் களுக்கு புதிதாக ஒரு கட்டடம் கட்டித்தரவேண்டும் என்று பொதுமக்களிட மிருந்தும் வழக்கறிஞர்களிடமிருந்தும் பத்தாண்டுகளாகவே கோரிக்கைகள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே அவர்கள் நலன் கருதி அங்கே அந்தக் கட்டடத்தைக் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : அதன் தேவை மிகவும் இன்றி யமையாத ஒன்று என்பதை அரசாங்கம் உணர்ந்து ஏற்றுக்கொண்ட காரணத்தால்தான் உயர்நீதிமன்றத்தினிடம் அதுகுறித்து ஒரு அறிக்கை கேட்டு அறிக்கையும் பெற்றிருக்கிறது. ஆனால் தகுதியான ஒரு இடத்தைத் தேர்ந்தெடுக்கவேண்டும் என்று அந்த இடத்தை தேர்ந்தெடுக்கும் பணி பொதுப் பணித்துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு, அந்த இடம் தேர்ந்தெடுக்கப்படாத காரணத்தால் சிறிது தாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதை விரைவுபடுத்தி புதிய இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து அதற்கான எஸ்டிமேட்ஸ் தரும்படி உயர்நீதி மன்றமும், பி.டப்ளியூ.டி.-யும் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன, அது வந்தவுடன் இது நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

(முற்பகல் 9-30)

திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீதிமன்றக் கட்டிடங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக மத்திய அரசை மாநில அரசு நிதி உதவி கோரியிருக்கிறதா ? ஆம் எனில், அந்த நிதி உதவியைப் பெற்று, வாடகைக் கட்டிடங்களில் இல்லாமல், தமிழகம் அனைத்திலும் நீதி மன்றங்களுக்குச் சொந்தக் கட்டிடம் கட்டும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சபார்டினேட் ஜுடிஷியரி சர்வீசைப் பொறுத்த வரையில் after the 42nd amendment of the Constitution அவைகள் கன்கரென்ட் லிஸ்டிலே சென்றுவிட்ட பிறகு. இது கன்கரென்ட்லிஸ்டிலே இருக்கின்ற காரணத்தினால், இந்த நீதிமன்றங்களுக்குத் தேவையான நிதியை ஒதுக்கவில்லை. அதிகப்படியான நிதி ஒதுக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை மைய அரசுக்கு மாநில அரசு தெரிவித்திருக்கிறது. அதன் அடிப்படையில் பார்த்தால், இந்தத் துறை கிட்டத்தட்ட 30 ஆண்டுகளாகப் புறக்கணிக்கப் பட்டு, இந்த நீதித் துறையை விரிவுபடுத்துவதற்கு சுமார் 20-லிருந்து 25 கோடி தேவையெனக் கருதப்படுகிறது. மைய அரசுக்கு இந்தப் பணத்தைத் தர வேண்டுமென்று மாநில அரசு கேட்டிருக்கிறது. இந்தப் பிரச்னை தமிழகத்திற்கு மட்டுமல்ல ; மற்ற மாநிலங்களுக்கும் இருக்கின்ற காரணத்தினால், தென் மாநிலங்களின் சட்ட அமைச்சர்கள் மாநாடு அடுத்த மாதம் நடக்க யிருப்பதால், இந்த மாநாட்டின் மூலம் கூட மைய அரசை மாநில அரசுகள் வலியுறுத்த இருக்கின்றன.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பெரியார் மாவட்டத்தில் மத்திய சிறைச்சாலை அமைக்கும் திட்டம்.

* வினா எண் 895.—திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : மாண்புமிகு கூட்டுறவு சட்ட அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

பெரியார் மாவட்டத்தில் மத்திய சிறைச்சாலை அமைக்கும் உத்தேசம் ஏதும் ஆய்வில் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: இல்லை

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோவையிலே இருந்து தனியாகப் பிரிக்கப்பட்ட மாவட்டம் இது. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், தலைநகரில் மத்திய சிறைச்சாலை இருக்கின்ற காரணத்தினால், பிரிக்கப்பட்ட இந்த பெரியார் மாவட்டத் தலைநகரத்தில் மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்து மத்திய சிறைச்சாலை அமைக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன் ?

1981 ஏப்ரல் 27]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது ஆதரைஸ்ட் அக்காமடேஷன் என்ற அடிப்படையில், பவானியில் 14-ம், தாராபுரத்தில் 26-ம், ஈரோட்டில் 35-ம். கோபியில் 24-ம், பெருந்துரையில் 8-ம், சத்தியமங்கலத்தில் 17-ம் என்று ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தற்போது ஈரோட்டில் இருக்கின்ற சப்-ஜெயிலை பொறுத்தவரைக்கும், அதை ஸ்பெஷல் சப்-ஜெயிலாக மாற்றி, ஆங்கு 35 பேர்கள் என்றிருப்பதை 200 பேர் களுக்கான அக்காமடேஷனாக உயர்த்தி, அதற்கு ஏற்ற அளவில் கட்டிடத்தை விஸ்தரிக்க, மற்ற வசதிகளையெல்லாம் செய்ய அரசு திட்டமிட்டிருக்கிறது. அப்போது, மாண்புமிகு உறுப்பினர் எண்ணுகின்ற எண்ணம் ஈடேறும்.

வேடசந்தூர் பேரூராட்சிப் பகுதிக்கு பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் வழங்கும் திட்டம்.

*** வினா எண் 896.—திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் :** மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேடசந்தூர் பேரூராட்சிப் பகுதிக்கு பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் வழங்கும் திட்டம் ஏதேனும் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில் குடகனாற்றில் கிணறுகள் அமைத்து பேரூராட்சியின் எல்லா கிராமங்களுக்கும் தண்ணீர் வழங்கும் திட்டம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: (அ) வேடசந்தூர் பேரூராட்சிப் பகுதிக்கு பாதுகாக்கப்பட்ட குடி நீர் வழங்கும் திட்டம் தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

(ஆ) இல்லை.

திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சமீபத்தில அந்த நகரிலே ஆழப்படுத்தப்பட்ட துளைக் கிணறுகள் இரண்டே இரண்டு கிணறுகள் இருக்கின்றன. அவைகளில் உப்புத் தண்ணீராக இருப்பதால், முன்பு இதுபற்றி கேள்வி கேட்கப்பட்டபோது, நிதி உதவி பெற்று, இந்தப் பணி தொடங்கப்படும் என்று எழுத்து மூலமாகப் பதிலளிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆகவே, இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றி, வேட சந்தூர் பகுதிக்கு, குடகனாற்றில் ஆழ்துளைக் கிணறுகள் அமைத்து, தண்ணீர் அளிக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்களுடைய கேள்வியில் வேடசந்தூர் பேரூராட்சிப் பகுதிக்கு பாதுகாக்கப்பட்ட குடி தண்ணீர் வழங்கும் திட்டம் உண்டா என்பதுதான்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அதற்கு பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று பதில் சொன்னேன். நீங்கள் உடனடியாக குடகனாற்றிலிருந்து வழங்கப்படுமா என்று கேட்கிறீர்கள். அங்குள்ள மக்களின் தேவையைக் கருத்தில் கொண்டு, கருப்பத் தேவனூர், மற்றும் கொசவப்பட்டி பகுதிகளில் உள்ள இரண்டு ஆழ் துளைக் கிணறுகள் மூலமும், மற்றும் நூர்சாகிப் பகுதியில் உள்ள ஒரு திறந்த கிணறு மூலமும் குடி தண்ணீர் தருவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட இருக்கிறது. நடுக்கட்ட தேவையைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில் மற்றும் ஓர் ஆழ் துளைக் கிணறு பின்னர் தோண்டப்படும். ஆகவே, குடிதண்ணீருக்குத் தேவையான கிணறுகள் ஏற்படுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன.

திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் குடகனாற்றில் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். அந்த நகரில் இருக்கக்கூடிய 4 கிணறுகளில் உள்ள தண்ணீர் உப்புத் தண்ணீராக இருக்கிறது. குடகனாற்றில் நல்ல தண்ணீர் கிடைக்கும் என்ற கருத்து இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த பாதுகாக்கப்பட்ட குடிதண்ணீர் திட்டத்தை அமைக்கும்போது, அதற்குத் தேவையான ஆழ் கிணறுகளை இந்த குடகனாற்றில் தோண்டி, தண்ணீர் தருவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது வல்லுநர்களுடைய கருத்தின் பிரகாரம் செயல்படுத்தப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பீடித் தொழிலாளர்களுக்கு வேலையின்மை நாட்களுக்கான ஊதியம் வழங்கும் திட்டம்.

*வினா எண் 897.—திரு. கே. ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பீடித் தொழிலாளர்களுக்கு வேலையின்மை நாட்களுக்கான ஊதியம் (Fall Back wages) தரும் செயற்குறிப்பு அரசு பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில் எப்போதிருந்து அமுலாக்கப்படும் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ்.. இராகவானந்தம்: (அ) ஆம்.

(ஆ) பீடி சுற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு "ஃபால் பேக் வேஜஸ்" (Fall back wages) குறைந்தபட்ச ஊதியத்தில் 50 சதவிகிதம் என நிர்ணயம் செய்து அரசு 6—10—1980ம் நாளிட்ட ஆணை எண் 2337-ல்

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

முன்னறிக்கை வெளியிடப்பட்டுள்ளது. அதன் மீது பொதுமக்களிடமிருந்து வந்துள்ள ஆலோசனைகளையும் எதிர்க் கருத்துக்களையும் அரசு ஆய்ந்து ஊதிய முன் அறிவிக்கையை உறுதி செய்வது பற்றி விரைவில் ஆணை பிறப்பிக்கும். அதன்பின் மேற்கூறிய "ஃபால் பேக் வேஜஸ்" (Fall back wages) முறை பற்றிய முடிவு அமுலுக்கு வரும்.

கடைகளில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கான குறைந்தபட்ச ஊதியம்.

*வினா எண் 898.—**திரு. கு. ரமணி:** மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தில் உள்ள கடைகளில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர் களுக்கு குறைந்தபட்ச சம்பளம் சட்டப்படி நிர்ணயிக்கப்பட்டு 2—10—80 தேதி முதல் அமுலுக்கு வருவதாய் அரசு பிரகடனப்படுத்தியபடி சம்பள விகிதங்கள் அமுலாக்கப்படுகிறதா?

(ஆ) அதை மாற்றியமைக்கும்படி கோரி வியாபாரிகளால் எதிர்ப்பு தெரிவிக்கப்பட்டதா?

(இ) அதன் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: (அ) மற்றும் (ஆ) ஆம்.

(இ) வியாபாரிகளிடமிருந்து பெறப்பட்ட எதிர்க் கருத்துக்கள் அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

திரு. கு. ரமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குறைந்த பட்ச சம்பளம் நிர்ணயித்து அதைக் கொடுப்பதற்கு தவிர்க்கக்கூடிய முறையில் சில தொழிலதிபர்கள் உயர்நீதிமன்றங்களுக்குச் சென்று அதைத் தடுத்து நிறுத்தக்கூடிய தந்திரத்தை கையாளுகிறார்கள். அதைத் தடுப்ப தற்கு ஏதாவது ஒரு நடவடிக்கை எடுக்க அரசு ஆலோசிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'ஷாப் அண்ட் எஸ்டாபிளிஷ்மென்ட் ஆக்ட்' கடைகள், நிறுவனங்களில் இருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு முதன்முறையாக இந்த அரசுதான் குறைந்தபட்ச ஊதியத்தை நிர்ணயித்திருக்கிறது. அது அனைவரும் பாராட்டக்கூடியதாக அமைந்திருக்கிறது. பாராட்டியும் இருக்கி றார்கள். மாண்புமிகு ரமணி அவர்களும் பாராட்டுவார்கள் என்று கருது கிறேன். ஆனால் சில முதலாளிகள் வழக்கு மன்றங்களுக்குச் சென்றிருக்கி

றார்கள். வழக்கு மன்றங்களுக்குச் செல்வதைத் தடை செய்ய முடியுமா என்பதை மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் அவர்களைத்தான் கேட்க வேண்டும். கேட்டுப் பார்க்கிறேன்.

திரு. கு. ரமணி: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தக் கடை ஊழியர்களுக்கு குறைந்தபட்ச சம்பளம் கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்ததை நிச்சயமாக நான் வரவேற்கிறேன். அதிலே சந்தேகம் இல்லை. அதை அமல்படுத்துவதிலேதான் தடையிருக்கிறது. அந்தத் தடையை அகற்ற நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா? உதாரணமாக விவசாய சீர்திருத்தச் சட்டங்களைப்பற்றி கேள்வி கேட்கக்கூடாது; வழக்கு போடக் கூடாது என்று அரசியல் சட்டத்திலே உள்ளது. அதுபோல் குறைந்தபட்ச ஊதியச் சட்டத்தின் கீழ் ஊதியம் நிர்ணயித்திருப்பதை, கோர்ட்டுக்குப் போய் தடுப்பதை, ஊழியர்களுக்கு கஷ்டம் உண்டாக்குவதை தவிர்க்க, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், மாண்புமிகு சட்டத்துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கலந்தாலோசித்து எந்தக் காலத்தில் அந்தச் சட்டம் கொண்டு வருவார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஊதியத்தை கட்டாயமாக அமல்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த ஆட்சிக்கு அக்கறை இருக்கிறது. யாராவது தவறு செய்வார்களானால் கட்டாயமாக அவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். வழக்கு மன்றங்களுக்கு எந்தெந்த தொழிலதிபர்கள் சென்றிருக்கிறார்களோ அவர்களைத்தான் இது கட்டுப்படுத்தும். இப்போது இங்கே ஆய்வுக்கு வரவிருக்கிற சட்டம் குறைந்தபட்ச ஊதியத்தைப் பொறுத்ததாகும். ஆய்வில் இதைப்பற்றி பேசும்போது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தன் கருத்தை தெளிவாகச் சொன்னால் அவைகளைப் பற்றி ஆலோசனை செய்ய, மேலும் 'நாட் ஜஸ்டிசையபில்' ஆக கோர்ட்டுக்கு போகக்கூடாது என்ற முறையில், சட்டத் துறையோடு ஆலோசித்து ஆவன செய்ய இந்த அரசு முயற்சி செய்யும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை நகரில் சுண்டல், கடலை, முறுக்கு, போன்றவைகள் விற்கிற கடைகள் எல்லாம் வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கடைகளில் ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட இராமநாதபுரத்தை சேர்ந்த பையன்கள் வேலை பார்க்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட அளவு விற்பனை செய்தால்தான் அவர்களுக்குச் சம்பளம் கிடைக்கும். சாப்பாடு கிடைக்கும். அப்படிப்பட்டவர்கள் கடற்கரையில் கூட வருகிறவர்களுக்கு இடைஞ்சலாக விற்பனை செய்வார்கள். அப்படிப் பட்டவர்களுக்கும் கூலி நிர்ணயம் செய்வதற்கு இந்த அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: தலைவர் அவர்களே, சுண்டல், முறுக்கு என்று சொல்வதில்லை. தேங்காய், மாங்காய், பட்டாணி சுண்டல் என்று சொல்வதுதான் வழக்கம். கடற்கரையில் வியாபாரம் செய்கிறார்கள். 'அன்-ஆர்கனைஸ்டு லேபரர்ஸ்'. ஆர்கனிசேஷனில் வராத தொழிலாளர் களுக்கு சட்டம் கொண்டு வருவதாக இந்த அரசு இருக்கிறது. அதில் இவர்கள் வருவார்களா என்பது பரிசீலனை செய்யப்படும்.

(முற்பகல் 9-40)

திரு. மு. அம்பிகாபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்திலே லட்சக்கணக்கான கடைகளிலே பல ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் இதுபோல் குறைந்தபட்ச சம்பளம் பெறமுடியாமல் வேலை செய்கிறார்கள். லேபர் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வருகிற நேரத்திலே அந்தத் தொழிலாளர்களை வெளியே அனுப்பிவிடுகிறார்கள். சில விவரம் தெரிந்தவர்கள் —நான் எல்லோரையும் சொல்லவில்லை—சில லேபர் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு அல்வா, சொச்சி வாங்கிக் கொடுத்து தன்னைக் கட்டி விடுகிறார்கள். இதை யெல்லாம் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு எல்லாக் கடைகளிலும் உள்ள தொழிலாளர் களைப் பதிவு செய்வதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குறைந்த பட்ச ஊதியம் என்பது 2—10—1980 முதல் அமலுக்கு வந்திருக்கிறது. அதை உன்னிப்பாக அரசு கவனித்துக் கொண்டு வருகிறது. அல்வா, சொச்சி வாங்கிக் கொடுப்பதற்கு சிலர் முயற்சி செய்தும் அந்த அதிகாரிகள் அதை வாங்காமல் நேர்மையாக நாணயமாகப் பணியாற்றி யிருக்கிறார்கள் என்று தான் எனக்குத் தகவல் வந்திருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா 899 உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் அவர்களின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க ஒத்திவைக்கப் பெறுகிறது.

கிராமப்புற கூட்டுறவு வீடு கட்டும் சங்கங்கள்.

* 900 வினா.—திரு. இரா. கருப்பையா: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கிராமப்புற கூட்டுறவு வீடு கட்டும் சங்கங்களை ஒவ்வொரு வட்டத்திலும் அமைப்பது என்ற அரசின் திட்டத்தை நிறைவேற்ற எடுக்கப் பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள் என்ன ?

(ஆ) குளித்தலை வட்டத்திற்கு தனியாக சங்கம் அமைக்கக் கோரி முறையீடு வந்துள்ளதா ?

(இ) இது எப்பொழுது அமைக்கப்படும் ?

[1981 எப்ரல் 27

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : (அ) கிராமப்புற கூட்டுறவு வீடு கட்டும் சங்கங்களை ஒவ்வொரு வட்டத்திலும் அமைப்பது என்ற திட்டத்தின் அடிப்படையில், வட்ட மற்றும் கோட்ட அளவிலான 100 கிராம கூட்டுறவு வீட்டு வசதி சங்கங்கள், எற்கனவே அமைக்கப்பட்டுள்ளன. தேவைக்கு எற்றவாறு மேலும் சில புதிய சங்கங்களை அமைக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

(ஆ) மற்றும் (இ) குளித்தலை வட்டத்திற்கு தனியாக சங்கம் அமைக்க கோரி ஒரு முறையீடு அரசுக்கு கிடைக்கப்பெற்று, அது பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. இரா. கருப்பையா : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வட்ட அளவில் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அமைப்பது என்பது அவசியமெனக் கருதித் தான் அதை கொள்கையளவிலே அரசு எற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. அதுபற்றி உடனடியாக அரசு எற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவர் அவர்களே, 1980 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களில் வீட்டு வசதித் துறைச் செயலர் அவர்களுடைய தலைமையில் நடைபெற்ற கூட்டத்தில், மாநிலத்துள்ள "ஒவ்வொரு வட்டத்திற்கும் ஒரு கிராம கூட்டுறவு வீட்டு வசதி சங்கம்" அமைக்கலாம் என்று முடிவு செய்யப்பட்டு, அதற்கான தக்க செயற்குறிப்புகளை அரசின் பரிசீலனைக்கு அனுப்பிவைக்குமாறு கூட்டுறவு சங்கங்களின் பதிவாளர் (வீட்டுவசதி) கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளார். அவ்வாறே கூட்டுறவு சங்கங்களின் பதிவாளர் (வீட்டுவசதி) அவர்கள் புதிதாக 28 சங்கங்களை அமைக்க ஒரு செயற்குறிப்பை அரசின் ஒப்புதலுக்கு அனுப்பிவைத்துள்ளார். இதில் குளித்தலை வட்டமும் இடம் பெறுகிறது.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஒரு பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு ஒரு சங்கம் என்ற முறையை விட்டு, 2 பஞ்சாயத்துக்களுக்கு ஒரு சங்கம் என்ற முறையிலே அந்தச் சங்கங்களை அமல்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவர் அவர்களே, 100 சங்கங்களை 128 சங்கங்களாக ஆக்கியிருக்கிறோம். இதைச் செய்து பார்ப்போம். மேலும் தேவையென்றால் அரசு பரிசீலித்துப் பார்க்கும்.

1981 ஏப்ரல் 27]

மாநிலங்களின் பாசன அமைச்சர்கள் மகாநாடு

* 901 வினா.—திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1980 நவம்பர் இரண்டாவது வாரத்தில் மாநிலங்களின் பாசன அமைச்சர்கள் மகாநாடு நடைபெற்றுள்ளதென்பது உண்மையா ?

(ஆ) ஆம் எனில், மகாநாட்டின் முடிவுகள் பற்றிய விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : (அ) மற்றும் (ஆ) ஆம். விவர அறிக்கை * பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : தலைவர் அவர்களே, சுமார் 12 பக்கங்கள் கொண்ட அறிக்கையை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே வைத்திருக்கிறார்கள். நன்றி. மாநில திட்டத்திற்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்க வேண்டுமென்று, அதற்கு நிதி ஒதுக்கப்பட வேண்டுமென்று தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் தீர்மானத்திற்கு மத்திய அரசு ஏதாவது பதில் சொல்லியிருக்கிறதா ? அதோடு மாநிலத் திட்டம் தயாரிக்கப்பட வேண்டுமென்று தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே முடிவுகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா ? அதுபற்றி பூரணமாக விவரங்களை தெரிவிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, மாநில திட்டங்களில் பாசனத் துறைக்கு முதலிடம் அளிக்கவேண்டுமென்று பாசனத் துறை அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் தீர்மானம் நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். தமிழகத்திலே நம்முடைய மாநிலத் திட்டக் குழு உட்கார்ந்து பேசி 185 கோடி ரூபாய் அளவு ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே நாம் திட்டங்களை தயாரித்து அனுப்பியிருக்கிறோம். மேலும், தேவைப்படுகிற அந்தத் திட்டங்களுக்கு முன்னுரிமை அளிப்பதற்கு மத்திய அரசு தயாராக இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : தலைவர் அவர்களே, 185 கோடி ரூபாய் அளவுக்குத் திட்டங்கள் உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். அவைகள் என்ன என்ன ? இதிலே வாரபந்தி என்ற அயிட்டம் இருக்கிறது. அந்த வாரபந்தி நம்முடைய மாநிலத்திலே செயல்படுத்தப்படுகிறதா ? எங்கெங்கு செயல்படுத்தப்படுகிறது ? அவ்வாறு

*321 ஆம் பக்கத்தில் இணைப்பு I ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளது.

LEGISLATIVE ASSEMBLY TAMIL NADU
TRUTH ALONE TRIUMPHS

செயல்படுத்தப்படவில்லை என்றால் அவற்றைச் செயல்படுத்தும் முறையில் என்ன ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம் என்பதை அமைச்சரவர்கள் அறிவிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, பொதுப்பணித்துறையின் மூலமாக மானியக் கோரிக்கைகளை இங்கே வைத்தபொழுது அந்த ஆண்டுத் திட்டங்களைப்பற்றி விரிவாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறோம். எனவே, அடுத்த கேள்வியாக, வாரப்பந்தி முறை தமிழகத்தில் அமுல்படுத்தப்படுவதில்லை. ஆனால் இந்த வாரப் பந்தி முறை என்பது சுருக்கமாக ஒரு ஆயக்கட்டுக்கு எவ்வளவு தண்ணீர், எந்தக் கால அளவிற்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று நிர்ணயித்துக் கொண்டு, 25 அல்லது 50 ஏக்கருக்கு ஒரு இடத்திலே மதகுகளை வைத்து, தண்ணீரைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும்; நீர் விரயம் ஆவதை கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்றால் அடிப்படையிலே இந்த முறையிலே பின்பற்றலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைக்குறித்து அரசு இப்பொழுது ஆலோசனை செய்து வருகிறது. இனிமேல்தான் இந்த முறையைத் தமிழகத்திலே நாம் அறிமுகம் செய்யவிருக்கிறோம்.

திரு. ப. நெடுமாறன் : மாண்புமிகு அவைத் தலைவரவர்களே, நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானங்களிலே அணைப் பாதுகாப்பு பற்றிய ஒரு தீர்மானத்தை இந்த மாநாடு நிறைவேற்றியிருக்கிறது. இந்தத் தீர்மானத்தின் படி. பெரியார் அணைக்கான பாதுகாப்புக் குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறதா ? அமைத்திருந்தால் அதைத் தமிழக அரசு அமைத்து இருக்கிறதா அல்லது கேரள அரசு அமைத்திருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, பெரியார் அணையைப் பொறுத்தவரையில் மத்திய நீர்ப்பாசனக் குழுவே வந்து பார்வையிட்டு. அதிலே எந்தவிதமான ஆபத்தும் இல்லை என்று கருத்துத் தெரிவித்ததற்குப் பிறகும், வேண்டுமானால் அந்த அணையைப் பலப்படுத்தலாம் என்ற ஒரு யோசனையைத் தெரிவித்ததற்குப் பிறகு அவர்களுடைய ஆலோசனையின்படி நம்முடைய பொறியாளர்களுடைய மேற்பார்வையில் கேரள அரசிலே இருக்கக்கூடிய பொறியாளர்களுடைய உதவியோடு இப்பொழுது நாம் அந்த அணையைப் பலப்படுத்தி வருகிறோம். எனவே, அந்தக் குழுவை அமைக்கின்றபொழுது எந்த மாநிலத்திற்கு அது பயன்படுகிறதோ அந்த மாநிலப் பொறியாளர்களை வைத்துத்தான் இந்தக் குழு அமைக்கப்படுமே தவிர மற்ற மாநிலங்கள் அதிலே தலையிடுவதற்கு நாம் அனுமதி அளிப்பதில்லை.

1981 ஏப்ரல் 27]

திரு. ஏ. சி. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, மேற்கு நோக்கிப் பாயும் நதிகளின் பிரச்னைபற்றி எப்பொழுது பேசப்பட உள்ளது? காவிரி நதிநீர்ப் பங்கீட்டைப்பற்றிய பேச்சுவார்த்தையின் அடுத்த கட்டம் எப்பொழுது துவங்கப்படும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். (விடை இல்லை).

திரு. என். வரதராஜன்: தலைவரவர்களே, அமைச்சருடைய விவரமான அறிக்கை இந்தியா பூராவும் இருக்கும் ஒரு பொதுவான திட்டம் என்ற அடிப்படையில் இருக்கிறது. குறிப்பாக, நம்முடைய மாநிலத்திலே மழை அதிகம் பெய்கின்ற காலத்திலே, வெள்ளம் வரும் காலத்திலே அந்தத் தண்ணீரைத் தேக்கி வைத்து வறட்சி நேரத்தில் பயன்படுத்திக்கொள்ளுகின்ற திட்டம் மிக முக்கியமாக இருக்கிறது. அதை அமல்படுத்தும் முறையில் மாஸ்டர் பிளான் ஒன்றைத் தயாரிக்க அரசு முயற்சித்திருக்கிறதா? தயாரித்திருந்தால் எவ்வளவு விரைவில் அதை அமல் நடத்த முயற்சி செய்யும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த மாநாட்டிலே இயற்கை நீர் வளத் திட்டம் என்று தீர்மானம் எண் 2-லே நாம் இதை நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். இதன்படி ஒவ்வொரு ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்கிலும் நீரைத் திருப்பி, தேக்கி வைப்பதற்கான திட்டங்களை மாநில அரசு தயார் செய்து அதற்கு முன்னுரிமை கொடுத்து அந்தத் தண்ணீரைப் பாதுகாக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கு மேலும் நாம், வறண்ட காலங்களிலே நீரைப் பயன்படுத்துகின்ற வகையில் மழைக் காலங்களிலே கிடைக்கக்கூடிய உபரியான நீரைத் தனிப்பட்ட முறையிலே புதிய குளங்களையோ அல்லது அணைகளையோ உருவாக்கி வைத்துக் கொள்வதன் மூலமாக நிலத்தடி நீரை நாம் முழு அளவிற்குப் பயன்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. Artificial recharge செய்வதற்கு முடியும் என்று கருதி அதை மத்திய திட்டக் குழுவோடு எல்லாம் விவாதித்து அதற்கு முன்னுரிமை கொடுக்கலாமா என்று யோசித்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். அதோடு ஒரு நீர்ப்பாசன வாரியம் ஒன்றை அமைத்து இவைகளைத் தனியாக அந்த வாரியத்தினுடைய பொறுப்பில் விடலாமா என்று அரசு ஆலோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறது.

கோபி தொகுதி தாசம்பாளையம் பிரிவில் பாலம் கட்டும் திட்டம்

* 902 வினா.—திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு நீர்ப் பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ). கோபி தொகுதியில் தாசம்பாளையம் பிரிவு எல்.பி.பி. செட் அருகில் 4/7-விருந்து 5-ல் பாலம் கட்ட திட்டம் அரசு பரிசீலனையிலுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

[1981 ஏப்ரல் 27

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : (அ) இல்லை.

(ஆ) இடமில்லை.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, கோபி தொகுதியில், தாசம்பாளையம் பிரிவு எல்.பி.பி. செட் அருகில் அந்தப் பாலம் இல்லாத காரணத்தினால் அங்குள்ள மக்கள் ஏறக்குறைய 10 முதல் 15 கிராமங்களிலே உள்ள மக்கள் சுமார் 10 கிலோ மீட்டர், 15 கிலோ மீட்டர் அளவிற்குச் சுற்றி வருகின்ற நிலை இருக்கிறது. எனவே, இதைப்பற்றி மீண்டும் பரிசீலனை செய்து அதைக் கட்டுவதற்கு அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இதிலே சம்பந்தப்பட்ட பஞ்சாயத்தோ அல்லது பொது மக்களெல்லாம் சேர்ந்து ஏதாவது ஒரு வைப்பு நிதியை உருவாக்கிக் கொடுப்பார்களேயானால் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றுவது பற்றி பொதுப் பணித் துறை ஆராயும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கூத்தன் கால்வாய்த் திட்டம்

* 903 வினா.—திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வைகையிலிருந்து பிரியும் கூத்தன் கால்வாயை குண்டாற்றிலிருந்து பிரியும் கூத்தன் கால்வாயுடன் இணைக்க அரசிடம் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆரம்பத்தில் வைகையிலிருந்து செழுவனூர் கண்மாய் வரை கூத்தன் கால்வாய் தொடர்ச்சியாக இருந்ததா ?

(இ) கூத்தன் கால்வாய் புதுப்பிக்கப்பட்டபோது காக்கூர் கண்மாயோடு நிறுத்தப்பட்டதற்கான காரணம் யாது ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: (அ) மற்றும் (ஆ) இல்லை.

(இ) கூத்தன் கால்வாய் காக்கூர் கண்மாய்க்குக் கீழே தொடர்ந்து செல்லாததினால், இக் கால்வாயைப் புதுப்பிக்கும் வேலைகள் காக்கூர் கண்மாயோடு நிறுத்தப்பட்டன.

(முற்பகல் 9-50)

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வைகையிலிருந்து செழுவனூர் கண்மாய் வரைதான் கூத்தன் கால்வாய் ஆரம்பகாலத்தில் இருந்து வந்தது. அதனால்தான் குண்டாற்றிலிருந்து

1981 ஏப்ரல் 27]

செழுவனூர் வரை செல்லும் கால்வாய்க்கு இன்னும் கூத்தன் கால்வாய் என்ற பெயர் உள்ளது. புதுப்பிக்கப்படும்போது, வைகையிலிருந்து காக்கூர் கண்மாயோடு புதுப்பிக்கும் பணி நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. குண்டாறு வரை அதை இணைப்பதற்கு ஒரு கிலோமீட்டர் தானிருக்கிறது. அது இணைக்கப் படுமானால் மேலச் செழுவனூர் உட்பட சுமார் ஏழு கண்மாய்கள் பாசன வசதி பெற வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே, அரசு அந்தப் பணியை மேற்கொள்ள முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவர் அவர்களே, வைகை யாற்றிலிருந்து பிரியும் கூத்தன் கால்வாய் மூன்று பிரிவுகளாகப் பிரிந்து, ஒன்று காக்கூர் கண்மாயோடும், மற்றொன்று புளியங்குடி கண்மாயோடும், மற்றொன்று, வளநாடு கண்மாயோடும் முடிவடைந்து இப்பொழுது பாசனம் நடைபெற்று வருகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அந்தக் கால்வாயைக் குண்டாற்றிலிருந்து பிரியும் கூத்தன் கால்வாய் எல்லாவற்றையும் இணைக்க வேண்டுமென்று இப்பொழுது கேட்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் திட்டம் பயனுள்ள திட்டமாக இருக்குமேயானால், அதுவும் குறிப்பாக பிற்பட்ட, வறண்ட பகுதியான கிழக்கு முகவை மாவட்டத்திலே அது வருகின்ற காரணத்தாலே, அதற்கு முன்னுரிமை கொடுத்து, அந்தத் திட்டத்தை ஆய்வு செய்ய அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மூன்று ஆண்டு களுக்கு முன்பே அது பயனுள்ள திட்டம் என்று கருதி, மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில், அந்தக் கால்வாய இணைப்பு செய்தாக வேண்டுமென்று அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது. அதன்மீது நீர்ப்பாசனத் துறை அதிகாரிகள் துரிதமான நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவில்லையென்று தெரிகிறது. ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதற்கான செயற் குறிப்பை அரசுக்கு அனுப்பி வைக்கும்படி சுற்றறிக்கை அனுப்பிட முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தின் மூலமாக நிறைவேற்றப்பட்டு அரசின் பரிசீலனைக்கு அது அனுப்பப்பட்டிருக்குமானால், பொறியாளர்களின் ஆய்வில் இருக்கும் என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன். விரைவாக ஆய்வு அறிக்கையை அனுப்பி வைக்கும்படி அரசு கேட்டுக்கொள்ளும். அந்த அறிக்கை வந்ததற்குப் பிறகு இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கான முயற்சிகளை அரசு மேற்கொள்ளும்.

[1981 ஏப்ரல் 27

கொல்லங்கோவில் கிராமத்தில் புதிய குளம் வெட்டும் திட்டம்

* 904 வினா.—திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பெரியார் மாவட்டம் மொடக்குறிச்சித் தொகுதியில் கொல்லங் கோவில் கிராமத்தில் புதிய குளம் கட்டும் திட்டம் அரசின் ஆய்வில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அத்திட்டம் உடனடியாகச் செயல்படுத்தப்படுமா ?

(இ) அதற்கு ஒதுக்கப்படும் நிதி எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: (அ) ஆம்.

(ஆ) மற்றும் (இ) இக்குட்டை கட்டும் திட்டம் ரூபாய் 1.36 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் தயாரிக்கப்பட்டு சிறுபாசன தலைமைப் பொறியாளரின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

தாழ்த்தப்பட்ட மாணவர்களுக்கு வழங்கும் உதவித் தொகை

* 905 வினா.—திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ). (ஸ்காலர்ஷிப்) உதவித் தொகை பெறும் மாணவர்கள் பள்ளி நாட்களில் 90 சதவிகிதம் ஆஜராகி இருக்க வேண்டுமென்ற உத்தரவு இருப்பதால், தாழ்த்தப்பட்ட பல மாணவர்கள் உதவித்தொகை பெற இயலாத நிலையை அரசு அறியுமா ?

(ஆ) எனவே 90 சதவிகிதம் என்றிருப்பதை குறைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : (அ) ஆம்.

(ஆ) இதுபற்றிய செயற்குறிப்பு ஒன்று அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு ரா. கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த உதவித் தொகை வாங்கக் கூடிய மாணவர்களுக்கு 90 சதவிகிதம் அட்டன்டென்ஸ் இருக்க வேண்டு மென்று சொல்வதால், சில நேரங்களில் உடல்நிலை பாதிக்கப்பட்டு, மருத்துவ மனைகளில் சேர்க்கப்படும்போதும் 90 சதவிகிதம் அட்டன்டென்ஸ் வர முடியாத நிலைமையிருக்கிறது. எற்கனவே 75 சதவிகிதம் அட்டன்டென்ஸ் இருந்தால், யுனிவர்சிட்டித் தேர்வு எழுத கன்டொனேஷனுக்கு அப்ளை பண்ணலாம். அந்தச் சலுகை இதற்கும் நீடிக்கப்பட்டு, கன்டொனேஷன் கொடுக்கப்படுமா ? அரசு அதைப் பரிசீலிக்குமா ?

1981 ஏப்ரல் 27]

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த 1980-81 ஆம் கல்வி ஆண்டைப் பொறுத்தவரையில் மட்டும், சிறப்பு அம்சமாக, இந்த விதியை அரசு தளர்த்தியுள்ளது. வருகிற ஆண்டுகளில் மத்திய அரசு உதவித் தொகை பெறுகிற ஆதி திராவிட மாணவர்களையும் கருத்திலே கொண்டு 90 சதவிகிதம் வருகை சம்பந்தமான விதியை நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்வதா அல்லது நீக்குவதா அல்லது 90 சதவிகிதம் என்று இருப்பதை 75 சதவிகிதமாகக் குறைப்பதா என்பதைப்பற்றி மத்திய அரசின் கருத்தை அறிந்த பிறகு அதுபற்றி ஒரு முடிவை எடுக்க இயலும்.

திரு. எம். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஸ்காலர்ஷிப் கொடுப்பது சம்பந்தமாக, ஆஸ்டலில் படிக்கக்கூடிய மாணவர்களுக்கு வருகை என்பது நீங்கள் அறிவித்தபடி இருக்க முடியும். ஆனால், வெளியிலிருந்து, பல கிராமங்களிலிருந்து வரக்கூடிய மாணவர்கள், நீண்ட நெடும் தொலைவிலிருந்து வருகிற காரணத்தால், உடல் நிலைக் கோளாறு ஏற்படுகிறது. அதே போல், சைக்கிளில் வரக்கூடிய நேரத்தில், பங்க்ச்சர் ஏற்பட்டு, மாணவர்கள் பள்ளிக்கு வர முடியாத சூழ்நிலை இருப்பதாலும், அட்டன்டென்ஸ் 90 சதவிகிதம் என்று இருப்பதை மாற்றி, அவர்கள் பள்ளி சேர்ந்த தேதியிலிருந்து அவர்களுக்கு ஸ்காலர்ஷிப் கொடுப்பதற்கு, இந்த அளவுகோலை மாற்ற அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கனவே விடை அளிக்கின்றபோது பதில் அளித்திருக்கிறேன். இதைக் குறித்துதான், இத்தகைய இன்னல்கள் இருப்பதை அறிந்து தான் வருகின்ற ஆண்டுகளில் பரிசீலித்து நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன்: தலைவர் அவர்களே, ஒரு குடும்பத்தில் இரண்டு பேர்களுக்கு மேல் படித்தால் அதற்கு மேல் படிக்கின்றவர்களுக்கு ஸ்காலர்ஷிப் கிடையாது. இந்த விதியில் இருந்து பெண் மாணவிகளுக்கு விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட மத்திய அரசாங்கத்தின் உத்தரவு அமல்படுத்தப்படாமல் இருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? மாணவர்களின் நலனைக் கருதி, அந்த உத்தரவை அமல்படுத்துவதற்கு அரசு உடனடியாக ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி: தலைவர் அவர்களே, தற்போது அதுபற்றித் தகவல் என்னிடத்திலே இல்லை. இருந்தாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கருத்தை அரசு பரிசீலனை செய்யும்.

தென்னாற்காடு, தஞ்சை, திருநெல்வேலி மாவட்டங்களில் ஆதி திராவிடர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட வீட்டுமனைப் பட்டாக்கள்.

* வினா எண் 906.—திரு. எல். இளையபெருமாள் : மாண்புமிகு ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடை யளிப்பாரா—

(அ) சிதம்பரம் மற்றும் காட்டுமன்னார்குடி தாலுக்காக்களில் 1972-73 முதல் 1979-80 வரை பட்டா வழங்கப்பட்ட நஞ்சை நிலங்களில் அரிசன மக்கள் வீடு கட்ட முடியாத நிலையில் மிகப் பள்ளமாக இருப்பது உண்மையா ?

(ஆ) ஆம் எனில் அரசு எடுத்த நடவடிக்கை யாது ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : (அ) ஆம்.

(ஆ) பள்ளமான இடங்களை மேடாக்குவதற்குத் தேவையான நிதி ஒதுக்கீடு குறித்து அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

வினா எண் 907.—திரு. எல். இளையபெருமாள் : மாண்புமிகு ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடை யளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சை மற்றும் திருநெல்வேலி ஜில்லாக்களில் 1972-73 முதல் 1979-80 வரை பட்டா வழங்கப்பட்ட நஞ்சை நிலங்களில் அரிசன மக்கள் வீடு கட்ட முடியாத நிலையில் மிகப் பள்ளமாக இருப்பது உண்மையா?

(ஆ) ஆம் எனில் அரசு எடுத்த நடவடிக்கை யாது ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : (அ) மற்றும் (ஆ) தஞ்சை மற்றும் திருநெல்வேலி ஜில்லாக்களில் 1972-73 முதல் 1979-80 வரை பட்டா வழங்கப்பட்ட நஞ்சை நிலங்களில் அரிசன மக்கள் வீடுகட்ட முடியாத நிலை பற்றிய விவரங்கள் மாவட்ட ஆட்சியாளர்களிடமிருந்தும் மற்றும் ஆதி திராவிட பழங்குடி மக்கள் நல இயக்குநரிடமிருந்தும் முழுமையாக கிடைக்கப் பெறவில்லை. ஆயினும், பள்ளமாக உள்ள நிலங்களை மேடுபடுத்துவதற்கு ஆகும் செலவை அரசே ஏற்க வேண்டும் என்ற கருத்துரு பரிசீலனையில் உள்ளது. இதுபற்றி விரைவில் முடிவு எடுத்து மேற்கொண்டு நடவடிக்கைகள் தொடரப்படும்.

திரு. பொ. உத்திராபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த இரண்டு கேள்விகளுக்கும் அரசு பரிசீலிக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த ஆதி திராவிட மக்களுக்கு இருக்கக்கூடிய மனைகள் 1972-லே இருந்து இன்னும் ஆயிரக்கணக்கான

1981 எப்ரல் 27]

இடங்களில் அரிசன நல அதிகாரிகள் சர்வே செய்தும் அவர்களுக்குக் கொடுக்க முடியாமல் இருக்கின்றது. காரணம் ஒன்று அவர்கள் கோவிலுக்குச் சொந்தமான நிலங்களை ஒதுக்குகிறார்கள். அவர்கள் நிலங்களைக் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். அடுத்தது வேறு இடங்களில் ஒதுக்கினால் மிராஸ்தாரர்கள் தலையிட்டு 'ஸ்டே' வாங்கிவிடுகிறார்கள். அதன் காரணமாகத்தான் அங்கே இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகள் தவிர்க்கமுடியாத மோசமான நிலை வருகிறபோது அந்த ஏழைகளுக்கு இப்படி பள்ளமான இடங்களை ஒதுக்க நேரிடுகிறது. அதனால் அவர்கள் பெரிதும் அவதிக்குள்ளாகிறார்கள். எனவே நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்வது, ஒரு இடத்தில் அந்த நிலம் தரவேண்டும் என்று அதிகாரிகள் சர்வே செய்து கொடுத்துவிட்டால், அந்த இடத்தை மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள், அந்த ஏழை அரிசன மக்களுக்கு விநியோகம் செய்ய எதிர்காலத்திலே நடவடிக்கை எடுப்பார்களா? ஸ்டே வாங்கியவர்களுக்கும் விநியோகிக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்ன கருத்தினை அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறது. அது குறித்து அரசு நிச்சயமாகப் பரிசீலித்து ஆவன செய்யும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கோவைத்தம்பி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நஞ்சை நிலங்களின் மீது, தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு வீடுகட்டுவதானாலும் அல்லது ஹவுசிங் போர்டுக்கு ஒதுக்கப்பட்டாலும், என்ன மோகம் அதிகாரிகளுக்கு இருக்கிறது என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. இப்படி ஒதுக்கப்படும்போது, நஞ்சை நிலங்களையும் அல்லது நகரின் மையப்பகுதியில் உள்ள விலைமதிக்க முடியாத இடங்களை ஒதுக்குவதாலதான் 'ஸ்டே' வாங்குகிறார்கள். எனவே அமைச்சர் அவர்கள், தயவுசெய்து தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு வேகமாக வீடு கட்டித்தருவதற்காக, விலை குறைவாக உள்ள புஞ்சை நிலங்களைக் கையகப் படுத்த முன்வருவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : தலைவர் அவர்களே, நஞ்சை நிலங்களைக் கையகப்படுத்தக்கூடாது என்றும், மேற்படி நிலங்கள் கையகப் படுத்துவது மிகவும் அவசியம் என்றோ அல்லது தவிர்க்க முடியாதது என்றோ ஐயமறத் தெரிந்த பிறகு, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் நேரடியாக அந்த இடத்தைப் பார்த்தவுடன், அரசின் முன் அனுமதி பெற்று அந்த நஞ்சை நிலங்களைக் கையகப்படுத்தி வருகின்றோம். ஆகவே இதிலே அரசு கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கின்றது.

[1981 ஏப்ரல் 27

கும்மிடிப்பூண்டி ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் நடைபெற்ற முறைகேடுகள்.

*908 வினா.—திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : மாண்புமிகு ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) இறந்துபோன அரிசனங்களின் ஈமச்சடங்கிற்காக அரசு ஒதுக்கிய மானியப் பணத்தில் கும்மிடிப்பூண்டி ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் மோசடி நடைபெற்றுள்ளதாக அண்மையில் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளதென்பது உண்மையா ?

(ஆ) ஆம் எனில் இதுபற்றிய விவரம் என்ன ?

(இ) சம்பந்தப்பட்டவர்கள் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது .

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : (அ) ஆம்.

(ஆ) ஆள் மாறாட்டம் நடத்தி போலி கிராம அதிகாரி சான்றுகளுடன் 20 பஞ்சாயத்துக்களின் 317 பேருக்கு நிதி உதவி செய்ததாக கணக்கு காட்டி ரூ. 15,850 கையாடல் செய்யப்பட்டுள்ளது.

(இ) இந்த மோசடிக்கு காரணகர்த்தாவாக இருந்த பகுதி நேர பஞ்சாயத்து எழுத்தர் தற்காலிகமாக பதவி நீக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளார். அந்த எழுத்தர் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க காவல்துறையில் குற்றப் பத்திரிகை தாக்கல் செய்ததால், காவல்துறை இதுபற்றி புலன் விசாரணை செய்து வருகிறது.

(முற்பகல் 10-00)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன் அனுமதியோடு, வினாக்கள்-விடைகள் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ் நாட்டில் ஒரு பழமொழி சொல்வார்கள். 'செத்தவன் வாயில் இருந்து கூட வாக்கரிசி எடுப்பான் என்று' அதைப்போல, செத்தவனுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட பணத்தை சாகாதவனுக்கு ஒதுக்கி எடுத்துக்கொண்டு, அவன் செத்ததற்குப் பிறகு விண்ணப்பித்தபோது இந்தத் தவறு கண்டுபிடிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட தவறு செய்த அதிகாரி மீது வெறும் போலீஸ் நடவடிக்கையோடு நிறுத்தாமல், அவரைப் பதவியில் இருந்து டிஸ்மிஸ் செய்ய அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காவல் துறையில் இருந்து விரிவான அறிக்கை பெற்றவுடன் கண்டிப்பாக அவர் மீது கடுமையான நடவடிக்கையை அரசு எடுக்கும்.

1981 எப்ரல் 27]

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : தலைவர் அவர்களே, நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புவது எல்லாம், காவல் துறை புலன் விசாரணை ஒரு பக்கம் இருக்கட்டும். சம்பந்தப்பட்ட கிராம அதிகாரி மட்டும் தவறு செய்ய வில்லை. எனக்குக் கிடைத்த தகவல்படி, அந்த கும்மிடிப்பூண்டி ஊராட்சி ஒன்றிய ஆணையாளரும் இதிலே சம்பந்தப்பட்டு இருக்கிறார். இந்த நிலைமையில் அவர் தொடர்ந்து பதவியில் இருக்கிறாரா ? அப்படியானால், செத்தவன் வாயில் இருந்து வாக்கரிசி எடுக்கும் நிலையை அரசு இன்னும் தொடர்ந்து அனுமதித்துக் கொண்டு இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்பு கிறேன்

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : தலைவர் அவர்களே, என்னிடத்தில் உள்ள தகவலின்படி அந்தப் பஞ்சாயத்து ஆணையாளருக்கு இதிலே சம்பந்தம் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. இந்த விசாரணையின்போது திரு. தயாளமூர்த்தி என்ற பகுதி நேர பஞ்சாயத்து எழுத்தர் தான் போலிச் சான்றிதழ் தயாரித்து அளித்ததன்மூலம் கையாடல் செய்து இருக்கிறார் என்று தகவல் இருக்கிறது. அவர் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அவர் தற்காலிகமாகப் பதவி நீக்கம் செய்யப்பட்டு இருக்கிறார். விரிவான அறிக்கை கிடைக்கப் பெற்றவுடன் அவர் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. என். பழனிவேல் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இறந்துபோன அரிசனங்கள் ஈமச்சடங்கு செய்வதற்காக ரூ. 50 பஞ்சாயத்து நிதியில் இருந்து கொடுப்பதாக சொல்கிறார்கள். பஞ்சாயத்துக்களின் நிதிநிலை நெருக்கடி காரணமாக அவர்களிடத்தில் சில நேரங்களில் பணம் கிடைப்பதில்லை. அதிலும் சில நேரங்களில் அங்கே பஞ்சாயத்து அதிகாரிகள் இல்லாவிட்டால் உடனடியாகப் பணம் கிடைப்பது இல்லை. ஆகவே, இந்த உதவித் தொகை வழங்கும் பொறுப்பை தாசில்தாரிடம் கொடுத்து. ரூ. 100 என்கிற அளவிற்கு அந்தத் தொகையை குறைந்த பட்சம் உயர்த்துவதற்கு அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 50 ரூபாய் கொடுப்பதை 100 ரூபாய் என்று உயர்த்துவதற்கு அரசு இன்னும் நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை. அவ்வாறு உயர்த்துகின்ற எண்ணம் தற்போது அரசுக்கு இல்லை. எனினும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் எடுத்துச் சொன்னதுபோன்று, தாசில்தாரிடம் அந்தப் பொறுப்பைத் தரலாமா என்பதை அரசு பரிசிலிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தவைலர் : வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறியிடப்பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்.

தர்மபுரி மாவட்டத்தில் கால்நடைகளுக்குப் போதிய தீவனம் கிடைக்காமை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருவாளர்கள் ப. பொன்னுரங்கம், என். எஸ். வி. சித்தன், பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் ஆகியோர்: இராமநாதபுரம், தர்மபுரி போன்ற மாவட்டங்களில் அண்மைக்காலமாக உழவு மாடுகளுக்குப் போதிய தீவனம் கிடைக்காத காரணத்தால் அவைகளைப் பராமரிக்க முடியாமல் அம்மாவட்ட கிராமவாசிகள் அந்த உழவு மாடுகளை சொற்ப விலைக்கு விற்கும் அவல நிலை ஏற்பட்டுள்ளதால் அவர்கள் மத்தியில் தோன்றியுள்ள பதட்ட நிலை குறித்து விவாதிக்கப் பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்திவைக்க வேண்டும்" என்றும் தீர்மானத்தை முன்மொழிய அனுமதி கேட்டு அறிவிப்புகள் கொடுத்துள்ளனர். இது எப்படி அவசர முக்கியத்துவம் என்பது குறித்துச் சுருக்கமாகக் கூறும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சமீபத்தில் தமிழகம் பூராவிலும் ஏற்பட்ட வறட்சியின் காரணமாக இன்றைக்குத் தமிழகம் பூராவிலும் மாட்டுத் தீவனம் கிடைக்காமல் இருக்கிறது. குறிப்பாக சேலம், தருமபுரி, முகவை போன்ற மாவட்டங்களில் இந்த நிலை ஏற்பட்டு அதன் காரணமாக மாட்டுத் தீவனம் விலை அதிகமாகி, அந்த அதிக விலைக்கு மாட்டுத் தீவனம் வாங்குவதற்கு முடியாமல், அந்த மாடுகளைக் குறைந்த விலைக்கு விற்பதற்கு முற்படும் நிலைமை இருக்கிறது. சில இடங்களில் வாங்குவதற்கு யாரும் முன்வராததால் அந்த மாடுகளைப் பட்டினிப்போட்டு விடுகிற அளவிற்கு நிலைமைகள் இருக்கின்றன. கண்ட விலைக்கு விற்றுக் கிடைத்ததை வாங்கிக்கொள் என்று கிராமப்புறங்களில் சொல்வார்கள். இப்படி பல்வேறுமாவட்டங்களில் நிலைமை இருக்கிறது. அதனால் பல மாடுகள் பட்டினியால் சாகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டுக்கொண்டு இருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஆகவே அரசாங்கம் இதற்கான ஒரு நடவடிக்கையை தீவிரமாக எடுக்க வேண்டும். மக்களைப் பாதுகாக்க எப்படி வறட்சி நிவாரணப் பணிகளை அரசாங்கம் எடுக்கிறதோ அதைப்போல இந்தக் கால்நடைத் தீவனங்கள் போதுமான அளவுக்கு அளிக்கப் பட்டு, கால்நடைகள் பாதுகாப்புககான நடவடிக்கைகளையும் எடுக்க வேண்டும். இதுபற்றி விரிவாக விவாதித்து நடவடிக்கை எடுக்க, அவையின் இன்றைய இதர அலுவல்களை ஒத்திவைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

* **மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன்:** மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, தமிழகத்தில் வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட மாவட்டங்களில் இராமநாதபுரம் மாவட்டமும் ஒன்றாகும். இங்கு வறட்சிநிலை இருப்பினும் தீவனப் பற்றாக்

1981 ஏப்ரல் 27] [திருமதி கோமதி சீனிவாசன்]

குறை காரணமாக கால்நடை இறப்பு எதுவும் இல்லை. 1977 ஆம் ஆண்டு கணக்குப்படி இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திலுள்ள கால்நடைகளின் எண்ணிக்கை—பசுமாடுகள் 6,13,321; எருமை மாடுகள் 1,26,523; ஆடுகள் 6,20,936. பொதுவாக பருவமழை தவறியதன் காரணமாக தமிழகத்தில் பல மாவட்டங்கள் தற்போது வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. அதன் விளைவாக் கால்நடைகளுக்கு போதிய தீவனம் கிடைக்காத நிலைமை ஏற்பட்டுள்ளது. தமிழக அரசின் உத்தரவுப்படி கால்நடைகளுக்கு நிவாரணம் அளிக்கும் பொருட்டு, கால்நடை பராமரிப்புத் துறை மூலம் வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதியிலுள்ள கால்நடைகளுக்கு குறிப்பாக சிறு விவசாயிகள், குறுவிவசாயிகள், நிலமற்ற விவசாயத் தொழிலாளர்களின் கால்நடைகளுக்கு மலிவு விலையில் வைக்கோல் விற்க தகுந்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. இதன் மூலம் வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்டுள்ள மாவட்டங்களில், மாவட்டத்திற்கு 15 கால்நடை மருந்தகங்களில் மலிவு விலையில் வைக்கோல் விநியோகம் செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் கமுதி, சூரன்காடு, பரமக்குடி, ஆர். எஸ். மங்கலம், திருச்சுளி ஆகிய 5 கால்நடை மருந்தகங்களில் வைக்கோல் விற்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. வைக்கோல் மிகுதியாகக் கிடைக்கும் மதுரையிலிருந்து வைக்கோல் கொள்முதல் செய்யப்பட்டு இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்கு 24—4—1981 முதல் அனுப்பப்பட்டு வருகிறது. அங்கே அங்கீகரிக்கப்பட்ட கால்நடை மருந்தகங்கள் மூலம் அசல் விலைக்கு விநியோகம் செய்யப்படும்.

கால்நடைகள் தொற்றுநோய் தடுப்பு நடவடிக்கையாக வெக்கைநோய், சப்பை நோய், தொண்டையடைப்பான் நோய் போன்ற நோய்கள் ஏற்படா வண்ணம் தடுப்பு ஊசி போடப்பட்டு வருகிறது. நோய்த் தடுப்பு நடவடிக்கையாக இதுவரை கோமாரி நோய் தடுப்புக்காக 8,000 டோஸ்கள் ‘போலி வேலன்ட் வாக்சி’-யும், 8,000 டோஸ்கள் ‘மோனோ வேலன்ட் வாக்சி’-யும் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

அண்மையில் மத்திய அரசு குழு ஒன்று அதிக அளவில் பாதிக்கப்பட்டுள்ள மாவட்டங்களான தர்மபுரி, வடாற்காடு, புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம் ஆகிய மாவட்டங்களில் வறட்சி நிலையை நேரில் கண்டறிய சுற்றுப்பயணம் மேற்கொண்டது. இக்குழு சென்னையில் உயர்மட்ட அலுவலர்களுடன் கலந்து பேசியது. பரிந்துரையை மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி வைத்துள்ளது.

இதனிடையில் மத்திய அரசு உதவித் தொகை பெறுவதற்கு முன்பு உடனடி நிவாரணம் அளிக்கும் பொருட்டு தமிழக அரசு ஆணை எண் 781, வருவாய்த் துறை, நாள் 31—3—1981-ன் மூலம் தர்மபுரி, வடாற்காடு, புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில் மலிவு விலையில் ஏழை விவசாயிகளுக்கு

[1981 ஏப்ரல் 27

வைக்கோல் விற்க ஏற்பாடு செய்யும் பொருட்டு 20 இலட்சம் ரூபாய் அளித்துள்ளது. தற்போது அதிக அளவில் பாதிக்கப்பட்ட புதுக்கோட்டை, தர்மபுரி, வடாற்காடு, இராமநாதபுரம் ஆகிய நான்கு மாவட்டங்களில் மாவட்டந்தோறும் 5 கால்நடை மருந்தகங்கள் மூலம் வைக்கோல் விற்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. இம்மாவட்டங்களில் வைக்கோல் விற்க கூடுதலாக 20 கால்நடை உதவி மருத்துவர்களும், 40 பணியாளர்களும் வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டுள்ளனர்.

வைக்கோலைப் பெறுவதற்காக திருச்சி, தஞ்சை, மதுரை, நெல்லை ஆகிய மாவட்டங்களில் அரசுப் பண்ணைகளிலும் தனி நபர்களிடத்திலும் அதிகப்படியாக உள்ள வைக்கோலை வாங்கி, தேவைப்பட்ட இடங்களுக்கு அனுப்ப கால்நடை பராமரிப்புத்துறை அலுவலர்களைக் கொண்ட 18 குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

மேலும் மத்திய அரசு உதவித் தொகை பெறப்பட்டபின் மாவட்டங்களில் மேலும் மலிவு விலையில் வைக்கோல் விற்க தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. ஆகவே, இந்தப் பிரச்சினை குறித்து விவாதிக்க அவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்திவைக்கத் தேவையில்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு சமூக நலத்துறை அமைச்சரின் விளக்கத்திற்குப் பின் பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்திவைத்து இத்தீர்மானம் குறித்து விவாதிக்கத் தேவை இல்லை என்பதால், இதற்கு இசைவு மறுக்கப்பெறுகிறது.

3. கவன ஈர்ப்புகள்.

(அ) சுழல் காற்றால் அம்பாசமுத்திரம் தொகுதி பிரமதேசத்தில் ஏற்பட்டுள்ள சேதம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருவாளர்கள் பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம், ரா. கிருஷ்ணன், எம். செல்லமுத்து ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானங்கள் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களுள் ஒருவர் இதை மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார்.

(முற்பகல் 10-10)

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : தலைவர் அவர்களே, அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியில் உள்ள பிரமதேசம் வட்டாரத்தில் 27—3—1981-ல் வீசிய சுழற்காற்றின் காரணமாக சுமார் 1 லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் விவசாயி

ஏற்பட்டிருப்பதால் 2 ரூபாய்தான் கொடுக்க முடியும் என்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் தனது அறிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார். ஆகவே தான் பணம் கொடுக்கவேண்டிய தேவையில்லை என்று அரசு கருதுகிறது.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரின் ரிப்போர்ட்டிலே அவ்வாறு வந்திருக்கின்றது என்று, அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். ஆனால் அங்கே சம்பந்தப்பட்ட பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகளால் கொடுக்கப்பட்ட மகஜர் என்னிடத்திலே இருக்கின்றது. இதிலே ஒவ்வொருவருக்கும் எவ்வளவு எவ்வளவு ஏக்கர் பாதிக்கப்பட்டது என்ற விவரங்கள் இருக்கின்றன. 37 விவசாயிகளுக்கும் எவ்வளவு எவ்வளவு நஷ்டம் ஏற்பட்டது என்ற விவரம் தனித்தனியாக இருக்கின்றது. மொத்தமாகப் பார்த்தால் 64,509 ரூபாய் அளவுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கின்றது. அந்த விவசாயிகள் சொல்வது சரியா அல்லது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொல்வது சரியா என்பதைப் பற்றி தெரிந்துகொள்கின்ற வகையிலே அங்கே சர்வ கட்சிகளையும் சேர்ந்த சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் அனுப்பி அதுபற்றிய தகவலைச் சேகரித்து வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்து அதன்பிறகு நிவாரணம் கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் தன்னுடைய சம்பளத்தில் இருந்தோ அல்லது தன்னுடைய மூதாதையர் சேர்த்து வைத்த சொத்திலிருந்தோ நிவாரணம் கொடுப்பதில்லை. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கொடுக்கிறார் என்றால் அரசாங்கம் கொடுக்கிறது என்றுதான் பொருள். அப்படி இருக்கின்றபோது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் நடுநிலையாக இருந்து ஆராய்ந்துதான் அது குறித்த விவரத்தை அரசுக்கு அனுப்புகிறார். அதை நாமும் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டி இருக்கிறது. ஆனால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இதிலே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்ன குறிப்புகள் தவறு என்று கூறுகிறார்கள். வேண்டும் என்றால் மீண்டும் ஒரு முறை இது குறித்து ஆராய்வதற்குரிய உத்தரவினை இடுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஆ. கன்னியாகுமரி மாவட்டம் தோவாளை மற்றும் புத்தனாறு கால்வாய் ஆயக்கட்டுகள் பாதிக்கப்பெற்றுள்ளது.

திரு. சு. முத்துக்கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, “கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தோவாளை மற்றும் புத்தனாறு கால்வாய் மூலம் பயிரிட்ட நெற் பயிர் தண்ணீர் இல்லாமல் வாடி கருகுவது பற்றியும் அங்கு உடனடி நிவாரணம்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

களுக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் குறித்தும்—பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம் வழங்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்த பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அன்றைக்கு வீசிய புயல் காற்றினால் அங்கே உள்ள விவசாயிகளுக்கு 2 முதல் 40 விழுக்காடு வரையில்தான் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதனுடைய மொத்தமான நஷ்டம் 6,315 ரூபாய் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றது. இதற்காக அவர்களுக்கு நிவாரணம் அளிக்க வேண்டியதில்லை என்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களின் ரிப்போர்ட்டில் இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, 2 முதல் 40 விழுக்காடுதான் நஷ்டம் ஏற்பட்டுள்ளது என்றும் அதாவது சுமார் 6,000 ரூபாய் வரையில்தான் நஷ்டம் ஏற்பட்டுள்ளது என்றும் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு மட்டும் மனு அனுப்பப்படவில்லை. மாண்புமிகு முதலமைச்சர், மாண்புமிகு விவசாயத்துறை அமைச்சர், மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் ஆகியோருக்கும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் விவசாயிகளிடமிருந்து மனு அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றது. அந்த மனுவிலே கிட்டத்தட்ட 37 விவசாயிகள் பாதிக்கப்பட்டதாகவும் ஒவ்வொரு விவசாயிக்கும் அதனால் எவ்வளவு பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்றும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றது. அந்த அடிப்படையில் பார்த்தால் சுமார் 65,000 ரூபாய் வரையில் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதற்கு அரசு நிவாரணம் அளிக்கவேண்டும் என்று கோரி இருக்கிறார்கள். ஆகவே அரசு மீண்டும் புனர் பரிசிலனை செய்து அவர்களுக்கு நிவாரணம் அளிக்க முன்வருமா, என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அங்கே போடப்பட்ட வாழைமரங்களைப் பொறுத்தவரை அவை 9 முதல் 10 மாதங்களுக்கு முன் போடப்பட்டவை. அங்கே மொத்தமாக இருந்தது 14 எக்கர்தான். மொத்த விவசாயிகள் 30 பேர். அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் 2 முதல் 40 விழுக்காடுதான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு முன்பு புயலால் வெள்ளத்தால் வாழைத் தோட்டங்களுக்கு சேதம் ஏற்பட்டபோது 100 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்பட்டது நிவாரணமாக. ஆனால் இங்கே 2 முதல் 40 விழுக்காடு வரைதான் நஷ்டம்

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. சு. முத்துக்கிருஷ்ணன்]

அளிக்க வேண்டிய அவசியம் குறித்துமான "அவசரப் பொது முக்கியத்துவம்" வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜாமுகமது : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க் கண்ட விவர அறிக்கையை பேரவை முன் வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தின் பேச்சிப்பாறை, பெருஞ்சாணி, **சிற்றார் அணை** I மற்றும் சிற்றார் அணை II ஆகிய நீர்த்தேக்கங்களிலிருந்து **கோதையாற்றின் 64,000** ஏக்கர் ஆயக்கட்டு நிலங்கள் பாசன வசதி பெறுகின்றன. பாசன விதிகளின்படி, கோதையாற்று பாசனத்திட்டத்திலிருந்து ஜூன் மாதம் 1-ம் தேதி நீர் விடுவதற்கு, மேலே சொன்ன நீர்த் தேக்கங்களையும் சேர்த்து குறைந்தது 1,500 மில்லியன் கன அடி நீர் இருப்புத் தேவை

2. இவ்வாண்டு பருவமழை எதிர்பார்த்து 1—6—1980-ம் தேதியன்று கோதையாற்று பாசனத்திற்கு நீர்விடப்பட்டது. தென்மேற்கு பருவ மழையும், வடகிழக்குப் பருவமழையும் இந்த ஆண்டு மிகவும் குறைவாக இருந்தன. 1—6—1980 முதல் 31—12—1980 வரை பேச்சிப்பாறை, பெருஞ்சாணி நீர்த்தேக்கங்களில் வந்த நீர் வரத்து சராசரி நீர் வரத்தில் 58 விழுக்காடுதான் இருந்தது. பேச்சிப்பாறை நீர்த்தேக்கத்தின் மேல் அமைந்துள்ள மின்சார நீர்த்தேக்கத்தில் நீரின் கொள்ளளவு குறைவாக இருந்ததால், அந்த நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து அதிக அளவு நீரை கோதையாறு நீர்ப்பாசனத்திற்கு பெறமுடியவில்லை நீர்வரத்து குறைவாகயிருந்ததாலும், அதனையொட்டி, நீர்த்தேக்கங்களில் நீரின் இருப்பு குறைவாகயிருந்ததாலும், இருக்கும் நீரை சம அளவில் பகிர்ந்தளிக்கும் நோக்கத்துடன் முறைப்பாசனத் திட்டம் Turn System அமுலாக்கப்பட்டது.

3. பயிர்களுக்குப் போதுமான நீர் கிடைக்கவில்லை, என்ற நிலை பருவ மழை பொய்த்ததால் ஏற்பட்டதாகும். இருப்பிலுள்ள நீரை சிக்கனமாகவும் சமமாகவும் நல்ல முறையில் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் பகிர்ந்தளிக்க பொதுப் பணித்துறை ஆவன செய்து வருகின்றது.

4. நீர்த்தட்டுப்பாட்டினால் தோவாளைக் கால்வாய் மற்றும் புத்தனாறு கால்வாய் மூலம் பாசன வசதி பெறக்கூடிய நிலங்களில் நெற்பயிர்கள் பாதிக்கப் பட்டுள்ளதால், மேற்கூறிய நிலங்களையும் சேர்த்து கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பாதிக்கப்பட்ட நிலங்களுக்கு நிலவரி தள்ளுபடி செய்ய அரசுக்கு பரிந்துரை செய்ய வருவாய் நிர்வாக ஆணையரை அம்மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கேட்டுக் கொண்டுள்ளார்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1981 ஏப்ரல் 27

திரு. சு. முத்துகிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த விவர அறிக்கையிலே, தோவாளை கால்வாய் மூலமும், புத்தனாறு கால்வாய் மூலமும் பாசனம் பெறும் நிலங்களில் எவ்வளவு ஏக்கர்கள் பாதிக்கப் பட்டுள்ளன என்பது குறிப்பிடப்பெறவில்லை. ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அந்தப் பகுதியிலே இந்தப் புத்தானாறு கால்வாய் மூலமும், தோவாளை கால்வாய் மூலமும் எவ்வளவு ஏக்கர் நிலங்கள் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை அறிவிப்பாரா? அதேபோல பேச்சிப்பாறையின் மூலமாக தோவாளைக் கால்வாய், புத்தனாறுக் கால்வாய்களுக்கு தண்ணீர் விடுகிற போது, தண்ணீரின் அளவு 21 அடிக்கு மேலே இருந்தால்தான் பட்டணம் கால்வாய்க்கு தண்ணீர் விட வேண்டும் என்றும், அதுபோலவே 30 அடிக்கு மேலே இருந்தல்தான் ராதாபுரம் கால்வாய்களுக்கு தண்ணீர் விட வேண்டும் என்றும் அரசு உத்தரவு இருக்கிறதா? அங்கே மழை பொய்த்தன் காரணமாக, 20 அடி அளவுக்கு தண்ணீர் இருந்தும், அந்தப் பட்டணம் கால்வாய்க்கு தண்ணீர் விடப்பட்டதன் காரணமாகவே, 5, 6 அடி தண்ணீரின் அளவு பாதிக் கப்பட்டு, அந்தப் பகுதிகளின் பாசனம் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதாக கூறப்படு கிறதே, அதை அரசு அறியுமா? ஏற்கெனவே அரசு இட்ட உத்தரவின் படி அமுல் நடத்துவதற்கு ஆணையிட்டு, அந்தப் பகுதிகள் பாதிப்பிலிருந்து பாதுகாக்கப்படுமா என்று அறியவிரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜாமுகமது : தலைவர் அவர்களே, அரசு உத்தரவைத் பெற்றுத்தான் பட்டணம் கால்வாய்க்கு தண்ணீர் விடப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வது போல், தோவாளைக் கால்வாய், புத்தனாறு கால்வாய் பகுதிகள் இதன் மூலமாக பாதிக்கப்பட்டிருப்பதாக தகவல் எனக்கில்லை. மழை பொய்த்திருப்பதன் காரணமாக, வறட்சி ஏற்பட்டிருப்பதன் காரணமாகத்தான் இத்தகைய பாதிப்பு நிலை ஏற்பட்டிருக் கிறது. எனவே இப்படிப்பட்ட அவசர காலங்களில், அமுலில் இருக்கும் சில பழைய உத்தரவுகளை அப்படியே அமுல் நடத்தவேண்டும் என்பது அவசியம் இல்லை. நீர் இருப்பு மிகவும் குறைந்திருப்பதன் காரணத்தால், இருக்கக் கூடிய நீரை சம அளவில் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் பகிர்ந்தளிக்கும் நோக்கத்துடன் முறைப்பாசனத்திட்டம் (டேர்ன் சிஸ்டம்) அடிப்படையில் அது அமுலாக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்து, அவர் முதலாவதாக கேட்ட கேள்விக்கு, எவ்வளவு ஏக்கர்கள் தோவாளை கால்வாய் மற்றும் புத்தனாறு கால்வாய்கள் மூலம் தண்ணீர் பெறா மல் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற விவரம் இல்லை. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் எந்தெந்தப் பகுதிகள் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதாக, வருவாய் நிர்வாக ஆணையரை நிவாரணம் கேட்டிருந்தாரோ, அந்தந்தப் பகுதிகளுக்குத் நிவாரணம் கிடைக்கக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. எனவே அது

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. கே. இராஜா முகமது]

குறித்து, அதாவது எந்தெந்தப்பகுதிகள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரால் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதாக அறிவிக்கப்பட்டிருப்பது என்பது குறித்து, தனியாக ஒரு கேள்வியை போட்டாரேயானால், அதற்கான விவரங்களை விவரமாக சேகரித்து தரப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சு. முத்துக்கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, அதுபோலவே, அந்தக் கால்வாய்களிலே கடைவரம்பு பகுதிகளிலே, சிமெண்ட் லைன் போட வேண்டும் என்று, குறிப்பாக தோவாளை கால்வாய்க்கு 1970 ஆம் ஆண்டிலேயே கடைவரம்பு பகுதிகளில் சிமெண்ட் லைன் போடவேண்டும் என்று, குமரி மாவட்டத்தில் முதன் முதலாக வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. ஆனால் அந்த வேலைகளில் சில ஊழல்கள் நடைபெற்றதால் அது கண்டு பிடிக்கப் பெற்று, அந்த அதிகாரிகள் மீது நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டதன் காரண மாக, அந்த வேலைகள் அப்படியே பாதியில் நிறுத்திவைக்கப்பட்டுள்ளன. அவைகள் மீண்டும் ஆரம்பிக்கப்பெற வேண்டும். அப்படி தொடரப்படுமா என்று அறியவிரும்புவதோடு, இந்தத் தோவாளை புத்தனாறு கால்வாய்களில் போடப்பட்டிருக்கும் ஷெட்டர்கள் மிகவும் பழுதடைந்த நிலையில், அந்த வழியாக செல்பவர்கள் யார் வேண்டுமானாலும் எடுத்துக் கொண்டு போய்விடு கிற நிலைமையில் இருக்கின்றன. அவைகளை மாற்றி புதுப்பிக்க, நவீன முறை ஷெட்டர்களை அமைக்க அரசு ஆவன செய்ய முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

(முற்பகல் 10-20)

* **மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜாமுகமது :** தோவாளைக் கால்வாய், புத்த னாறுக் கால்வாய் இவைகளை நவீனப்படுத்தவேண்டும் என்ற அடிப்படையில் அங்கே சிமெண்ட் மூலம் அந்தக் கால்வாய்களைப் புதுப்பிக்கிற பணி ஆரம் பிக்கப்பட்டது. இடையில் அதில் பெரிய ஊழல்கள் நடந்திருப்பதாக அரசாங்கத்திற்கு புகார் வந்ததன் அடைப்படையில் இப்போது அந்த ஊழல் புகார்பற்றி அரசு ஊழல் மற்றும் லஞ்ச ஒழிப்புத்துறை மூலம் நடவடிக்கைகள் எடுத்துவருகிறது. எனவே அந்த நடவடிக்கைகள் பற்றி அரசாங்கம் ஒரு இறுதி முடிவு எடுத்ததற்குப் பின்னால் மேலும் அந்தக் கால்வாய்கள் நவீனப் படுத்துகிற பணி தொடர்வதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. அதற்கிடையில் அந்தப் பகுதியில் ஷட்டர்கள் நவீனப்படுத்தப்படவேண்டும் என்று சொல்லி யிருக்கிறார்கள். அந்தக் கால்வாய்கள் நவீனப்படுத்தப்படும்போது அதையும் சேர்த்துச் செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆனால் ஏற்கனவே பாதி கால்வாய் முடிக்கப்பட்டிருக்கிற அந்தப் பகுதியில் ஷட்டர் வேண்டுமானால் நவீனப்படுத்தும் வாய்ப்பு இருக்கிறதா என்பதைப்பற்றி அரசு ஆய்வு செய்து அதன் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

4. தகவல் கோரல்.

சமூகநலத்துறை, ஊரகப்பணித்துறைப் பெண்கள் ஊர்வலம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : பாயின்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன். பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு சமூக நலத் துறை, ஊரகப்பணித்துறையைச் சேர்ந்த பெண்கள் தங்கள் கோரிக்கைககளை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று ஊர்வலம் வரும்போது அநேகர் கைது செய்யப்பட்டிருப்பதாக தகவல் வந்திருக்கிறது. சமூக நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சபையில் இருக்கிறார்கள், அதுபற்றி ஏதாவது சொல்ல முடியுமா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெளியில் நடைபெறும் சம்பவங்கள் குறித்து, முன்னறிவிப்பு இன்றி இப்படி அவையில் எழுப்பக் கூடாது. உறுப்பினர் அவர்களுக்கு உள்ளபடியே அக்கறை இருந்தால் சமூகநலத்துறை அமைச்சர் அவர்களைத் தனியாகப் பார்த்து சம்பந்தப்பட்டவர்களையும் அழைத்து வந்து விண்ணப்பம் கொடுக்க முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கலாம். அதல்லாமல் இங்கே இப்படி திடீரென்று முன்னறிவிப்பின்றி பிரச்னையை எழுப்புவதால் என்ன பயன் ஏற்படப்போகிறது ?

5. வரவு-செலவுத் திட்டம், 1981-82 வாக்கெடுப்பு.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,81,64,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,81,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

திரு. உ. சுப்பிரமணியன் : தலைவர் அவர்களே, நகரப் பேருந்துகள் நகராட்சி நகரங்களை மட்டும் இணைக்கும் வழித்தடங்களாக இருக்க வேண்டுமென்ற நிபந்தனையைத் தளர்த்தி வட்டத் தலைநகரங்களையும் மக்கள்

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. உ. சுப்பிரமணியன்]

தேவையைக் கருத்தில் கொண்டு முக்கிய நகரங்களையும் இணைக்கும் வகையில் அனுமதி வழங்க ஏற்பாடு செய்வதுபற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,81,64,000 இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அதிகப்பட்டும், மண்டலப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்படாமலிருப்பதால், பொது மக்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்படுவதோடு, முறைகேடுகள் வளர்வதற்கு வாய்ப்பாக இருப்பதைக் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,81,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

திரு. இ. கா. நல்லப்பன் : தலைவர் அவர்களே, பெருந்துறையிலிருந்து, குடுப்பதி, சீனாபுரம், குன்னத்தூர், பெருமாநல்லூர், அவநாசி வழியாக கோவைக்கு பேருந்து புதிதாக விடுவது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,81,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 50,63,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்."

திரு. எ. இராமலிங்கம் : தலைவர் அவர்களே, தென் ஆற்காடு மாவட்டம் காட்டுமன்னார்கோவில் ஒரு வட்ட தலைநகரமாதலால், பொது மக்கள்

வசதியைக் கருதி காட்டுமன்னார்கோவிலிலிருந்து சென்னைக்கு பேருந்து விட வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

" மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 50,63,000 இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும். "

திரு. கே. கல்லன் : தலைவர் அவர்களே, நீலகிரியில் உள்ள கிராமங்களுக்கும் தோட்டப் பகுதிகளுக்கும் பஸ் போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

" மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 50,63,000 இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும். "

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, கட்டப்பொம்மன் போக்குவரத்து கழகத்தில் வேலை செய்யும் 700க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர் களுக்கு 1973—75 வருடங்களில் வேலைநிறுத்தம் செய்யப்பட்டதின் காரணத்தினால் ஏற்பட்ட பாதிப்புகள் இன்னும் நீக்கப்படாமல் இருப்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத்தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

" மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 50,63,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். "

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : தலைவர் அவர்களே, பெருந்துறையில் புதிதாக சேரன் போக்குவரத்து கிளை அலுவலகம் ஒன்று திறப்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத்தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

" மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 50,63,000 இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும். "

(இ) கோரிக்கை எண். 53

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 53 ஆம் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 2,21,14,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்" என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்த உறுப்பினர்கள் இருக்கையில் இல்லை. மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையின் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மானிய கோரிக்கை எண்கள் 3, 40, 53 ஆகியவைகள் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் * அவை முன் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளை நான் படித்ததாக ஏற்றுக்கொண்டு, அவைகளை அவைக் குறிப்பிலே ஏற்றிக்கொள்ளும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களையெல்லாம் சொல்லிய பிறகு, என்னுடைய பதிலைச் சொல்கிறேன். என்றாலும் தங்கள் மூலம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

திரு. அ. செல்வராசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையில் பேசுகின்ற நான் அந்தத் துறையிலுள்ள குற்றங் குறைகளை இந்த அரசுக்கு எடுத்துக் கூறுவது என்னுடைய தலையாய கடமையாகக் கருதி, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் அவைகளை எடுத்துக் கூறுகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசும், அதனுடைய தானைத் தலைவரான டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபோது, பேருந்துகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கருதி, எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கியது அப்போது. இந்த எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொதுத் துறையில் தலைசிறந்த நிறுவனங்களாக

* 322 361 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் II, III ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

[திரு. அ. செல்வராசன்] [1981 ஏப்ரல் 27

பணியாற்றி வருகின்றன. இதில் தமிழகம் எங்கும் சுமார் 55,000 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றி வருகிறார்கள். முழுமையாக நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்ற இந்த திட்டத்தை, இன்றைய அரசு முழுமையாக கைவிட்டுவிட்டது விநோதமாக இருக்கிறது. ரயில் போக்குவரத்துத் துறை எப்படி பொதுத் துறையாக இருக்கிறதோ, அதைப்போல் இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறையும் முழுமையாக பொதுத் துறையாக இயங்க வேண்டும். தனியார் கையில் விட்டுவைத்து இந்த அரசு வேடிக்கைப் பார்க்கக் கூடாது என்று நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துக் கூறுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பிரித்து, எண்ணிக்கையைப் பெருக்காமல், அதற்கு புதிய பெயர்களை சூட்டுவது மட்டும் இந்த நாட்டுக்கு நன்மை தராது. அதற்கு மாறாக, தனியார்களுக்குச் சொந்தமான பஸ்களையெல்லாம் தேசியமயமாக்கி, அதற்குப் புதிய பெயர்களைச் சூட்டுவது தான் இந்த நாட்டுக்கு நன்மை பயக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அடுத்து, விலைவாசியைக் கட்டுப்படுத்துவது. மோட்டார் வாகனங்களின் உற்பத்தியாளர்கள், கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள். உதாரணமாக, அசோக் லேலாண்ட் தயாரிக்கும் சேசிஸ் விலை கடந்த ஐந்து, ஆறு ஆண்டுகளில் மூன்று, நான்கு மடங்காக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அதை இந்த அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆனால், அந்த முதலாளிகளிடம் சேசிஸ் வாங்கி, பிரிமியம் பெற்று, வெளிமார்க்கெட்டிலே விற்கக்கூடியவர்களைக் கட்டுப்படுத்த முன்வருவதற்குப் பதிலாக, இந்த அரசு அவர்களுக்கு உடந்தையாக சில நேரங்களில் இருக்கிறது. இதே போன்று, டன்லப் டயர் கம்பெனி டயர்களின் விலையை தாறுமாறாக ஏற்றி வருகிறது. அவைகளையும் இந்த அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டும். அல்லது இதுபோன்ற கம்பெனிகளை நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த [illegible] வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, டி.வி.எஸ். போன்ற கம்பெனிகள் தயாரிக்கும் பொருள்களின் விலைகளை இந்த அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டும். முதலாளிகளுக்கு உடந்தையாக இருந்துகொண்டு, தொழிலாளர்களையும், பொதுமக்களையும் பழிவாங்கிக் கொண்டு வருகிறது இந்த அரசு என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் ஞாபகப்படுத்துகிறேன். நியாயமான கோரிக்கைகளில்கூட, வேலைநிறுத்தம் செய்யக் கூடாது என்று சட்டம் கொண்டு வந்தது இந்த அரசாகும். ஆனால்,

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

ஏகபோக கம்பெனிகள் தங்கள் விருப்பம்போல் விலைகளை ஏற்றி, கொள்ளை லாபம் அடிக்க இந்த அரசு வேடிக்கை பார்க்கிறது. தேவையான நேரத்தில் அவர்களுக்கு உடந்தையாகவும்கூட இருக்கிறது.

பஸ் கட்டணத்தை இந்த அரசு அடிக்கடி உயர்த்திக் கொண்டு வருகிறது. பொது மக்களுக்கு இதனால் தொல்லை ஏற்படுகிறது. தற்போதுகூட, இந்த அரசு பஸ் கட்டணங்களை, டிக்கெட் விலைகளை உயர்த்தப் போவதாக அறிவித்திருக்கிறது. பஸ் கட்டணத்தைப் பலமுறை உயர்த்திய இந்த அரசு, வேலை நிறுத்தத்தைத் தடை செய்கிற அவசரச் சட்டத்தை மூன்று முறை கொண்டுவந்த இந்த அரசு, ஒருமுறை கூட கம்பெனிகளின்மீது, பெரிய கம்பெனிகளின்மீது கைவைக்கத் துணியவில்லை. அதற்கு மாறாக போலீஸ் படையை அனுப்பி தொழிலாளர்களுடைய போராட்டங்களை உடைக்க உடந்தையாக இருக்கிறது.

(முற்பகல் 10-30)

நிர்வாகத்தில், தொழிலாளர்களுக்கு பங்கு அளிக்க வேண்டுமென்ற திட்டத்தை, திராவிட முன்னேற்ற கழக அரசு, அதாவது எங்கள் கழகத் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் கொண்டு வந்தார்கள். அந்த அடிப்படையில், இயக்குநர்களாக தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள், கம்பெனி நிர்வாகத்தில் பங்கேற்றார்கள். நம்மையெல்லாம் ஆளாக்கிய பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் கனவு நனவானது. இந்த திட்டத்தை, உத்தரபிரதேச அரசு பாராட்டி, அங்கும் இதே திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்தியது. ஆனால் இன்றைய அரசு அந்தத் திட்டத்தை செயல்படுத்த மறுக்கிறது. ஆனாலும், அண்ணாவின் அரசு என்று தம்பட்டம் அடித்துக் கொள்கிறது. நிர்வாகத்தில், நடத்துனர்கள், ஓட்டுனர்கள், தொழில் நுட்ப தொழிலாளர்கள், நிர்வாகப் பணியாளர்கள் ஆகிய நான்கு பிரிவினர்களுக்கு உரிய பங்கு வழங்கப்பட வேண்டும். பிரதிநிதிகளை இரகசிய வாக்கெடுப்பின் மூலம் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் உரிய பங்கு இருக்கிறது என்ற உணர்வை இந்த அரசு உண்டாக்க வேண்டும். அதன் மூலம் பொதுமக்களுக்கு ஆற்ற வேண்டிய கடமைகளை ஆற்றவும். பொறுப்புணர்வு ஏற்படவும் வழி பிறக்கும். ஆனால் தற்போதைய நடைமுறை இவைகளுக்கு முற்றிலும் மாறாக உள்ளது. தொழிலாளர்களை அடிமைகளாகவும், குற்றவாளிகளாகவும் கருதும் போக்கு தான் நிர்வாகத்தில் உள்ளது. இதை கட்டாயம் இந்த அரசு போக்க வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்கும், அவர்கள் குடும்பங்களுக்கும் மருத்துவ வசதி, கல்வி வசதி, வீட்டு வசதி போன்ற வசதிகள் இல்லை. முன்னாள் போக்குவரத்து அமைச்சர், மாண்புமிகு பொன்னையன் அவர்கள்

[திரு. அ. செல்வராசன்] [1981 ஏப்ரல் 27

தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டித் தரப்படும் என்று இந்த மாமன்றத்தில் அறிவித்தார்கள். அது இன்றுவரை அமுலாக்கப்படவில்லை. மந்திரி கட்டும் வீடு மணல் வீடாகத்தான் இருக்கிறது. இனியாவது தொழிலாளர்களின் பணிமனைகளை ஒட்டி, புதிய குடியிருப்புகளை உருவாக்கித் தரவும், கல்வி, மருத்துவ-வசதிகளை வழங்கவும் இந்த அரசு முன்வர வேண்டும். தற்போது பணிமனைகளில் நியமிக்கப்பட்டுள்ள மருத்துவர்களின் எண்ணிக்கை யானைப் பசிக்கு சோளப் பொரி போல் உள்ளது. சட்டப்படி தொழிலாளர்களுக்கு வழங்க வேண்டிய வசதிகள் கூட நமது போக்குவரத்து கழகங்களில் இல்லை. உதாரணமாக கான்டீன் வசதி, சலுகை விலையில் உணவுப் பண்டங்களை வழங்கக்கூடிய கான்டீன்களை இன்றுவரை நடத்தாதது பெரிதும் வருந்தத் தக்கது.

கடைசியாக 25—4—1981-ல் தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகளை திராவிட முன்னேற்ற கழக தொழிற் சங்கம் ஊர்வலமாக வந்து போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் வழங்கியுள்ளது. அனைத்து போக்குவரத்து கழகங்களைச் சார்ந்த பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் இதில் பங்கேற்றார்கள். இதில் பத்தாயிரம் தொழிலாளர்கள் கையெழுத்து போட்டுள்ளார்கள். இவர்கள் கோரிக்கைகளை உடனடியாக இந்த அரசு கவனித்து, தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து மோட்டார் வாகனங்களுடைய வேகத்தை தடை செய்து அதனாலே ஏற்படக்கூடிய விபத்துக்களை தடுக்கலாம் என்று முடிவு செய்து ஒவ்வொரு மோட்டார் வாகனத்திற்கும் ரூபாய் நாலாயிரம் செலவு செய்து இயந்திரங்களை பொருத்தியிருக்கிறார்கள். ஆனால், அந்த இயந்திரங்கள் பழுதுபட்டு போனால் அந்த கம்பெனி இங்கே வந்து பழுது பார்ப்பதில்லை. மாறாக நாம் அந்த கம்பெனிகளிடம் சென்று அந்த இயந்திரங்களை பழுது பார்க்க வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அதைப் பற்றி நான் அதிகமாக பேச வேண்டியத் தேவையில்லை. காரணம் அந்தக் கம்பெனிகளுக்கும், இந்த அரசுக்கும் உள்ள உறவு என்று நான் கருதுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக வேகத்தை குறைத்து விபத்துகளை தடுத்துவிடலாம் என்பதை என்னாலே நிச்சயமாக நம்ப முடியவில்லை. அதற்கு மாறாக நேரத்தை கட்டுப்படுத்தினால், எந்த நேரத்தில் போக்குவரத்தை விட்டால் விபத்துகளை தடுக்க முடியும் என்பதை இந்த அரசு ஆலோசிக்க வேண்டும். காலையிலே புறப்படுகிற ஒரு பஸ் மதுரையிலிருந்தோ, தஞ்சையிலிருந்தோ வருகிற பஸ் இரவு பத்து மணிக்குள் சென்னைக்கு வந்துவிட வேண்டும். ஏற்றுமதி, இறக்குமதி போன்ற வேலைகளை முடித்துக் கொண்டு காலையில் மீண்டும் ஆறு மணிக்கு சென்னையிலிருந்து வெளியே போய்விட்டால், இரவில்

லாரி போக்குவரத்தில் நடுவில் இந்தப் போக்குவரத்தும் இல்லாமல் இந்த அரசு தடுக்க முடியும். நான் கேள்விப்பட்டேன், எம்.எம்.டி.ஏ. கூட இப்படிப் பட்ட ஆலோசனையை அரசுக்குக் கூறியதாக. கூடுமான வரையிலே இரவிலே தான் தமிழகத்திலே. விபத்துக்கள் நடைபெறுகின்றன. ஏராளமாக விபத்துக்கள் நடப்பதைத் தடுக்க இந்த அரசு இரவிலே லாரிகள் போக்கு வரத்துக்களைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலே கொத்தவால் சாவடியில் இருக்கிற நிலைமை உங்களுக்குத் தெரியும். இந்த ஆண்டு சுமார் 4 விபத்துக்கள் அங்கே நடை பெற்றிருக்கின்றன. உதாரணமாகச் சொன்னால், மின்ட் பஸ் ஸ்டாண்டிற்கு அருகிலே பி.டபிள்யூ.டி. ஆபீசுக்கு எதிராக கவர்ன்மெண்ட் பிரஸிலே வேலை செய்யும் கோபால் என்ற தொழிலாளி லாரி விபத்திலே சிக்கி இறந்திருக்கிறார். அதைப்போலவே மாடிப் பூங்காவிற்கு அருகிலே 15 வயது நிரம்பிய மாணவன் விபத்துக்குள்ளாகி இறந்துவிட்டான். அதைப்போலவே உங்களுக்குத் தெரியும், ஏழு கிணறு மார்க்கெட்டில் நெருக்கடி மிக அதிகம், அங்கே மாட்டு வண்டிகள்தான் குப்பைகள் எடுக்கச் செல்கின்றன. லாரிகள் செல்ல முடியாது. அதனால்தான் சென்னை மாநகராட்சி கூட அங்கே லாரிகளை விடாமல் குப்பைகளை எடுக்க மாட்டு வண்டிகளை அனுப்புகிறது. அப்படிப்பட்ட இடத்திலே லாரிப் போக்குவரத்து மிக இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. சென்ற மாதம் ஒரு பையன் லாரி விபத்திலே இறந்துவிட்டான். அவனுடைய பெற்றோர்கள் கவலையடைகிறார்கள். கூடுமானவரையில் சென்னையில் பகலில் லாரிப் போக்குவரத்தை இந்த அரசு நிறுத்த வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நிருபர்களுக்கு எல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலே இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம் என்று வாக்குறுதி தந்தார்கள். ஆனால் ஒரு ஆண்டு ஆகியும் இன்னும் அது நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை. அதற்கு மாறாக அதற்கு சில அதிகாரிகள் முட்டுக்கட்டை போடுகிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். அரசு அதைக் கவனித்து பத்திரிகையாளர்களுக்கு இலவசமாக பேருந்து களிலே பயணம் செய்ய உறுதுணையாக இருக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு உரையை முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

*திரு. கே. உச்சி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1980-81-ம் ஆண்டுக்கான மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக் களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1980 ஆம் ஆண்டில் டிசம்பர் திங்கள் வரை மொத்த பேருந்துகள் 11,822 என்றும் அதிலே அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங் களின் பேருந்துகள் 6,880 என்றும், அது 58 சதவிகிதத்தை எடுக்கிற அளவிலே

இருக்கிறது என்றும் குறிப்பிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. நாங்கள் சமீபத்திலே சென்ற 2 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே டெல்லிக்கு போக்குவரத்து நிறுவனக் கழகத்தின் சார்பிலே சென்றபோது பொதுமக்களுக்கும் அரசுத் துறைக்கும் 40 சதவிகிதம், 60 சதவிகிதம் என்ற விகிதத்திலே போக்குவரத்துக்கள் கையாளப்படுகின்றன என்று சொன்னார்கள். அந்த அளவில் 58 சதவிகிதத்தை நம்முடைய அரசு எடுத்துள்ளது. மீதி 42 சதவீதம் இருக்கிறது. அதையும் படிப்படியாக போக்குவரத்துத் துறையே தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்திலே அதிக அளவில் கிராமப்புறங்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்து கொடுப்பதில் இந்த அரசு காட்டும் அக்கறையை நான் பாராட்டுகிறேன். 1980-81 ஆம் ஆண்டிலே கிட்டத்தட்ட 29 கோடி ரூபாய் செலவிலே 1,800 பேருந்துகள், 507 வழித்தடங்களில் விடக்கூடிய நிலைமை இருப்பதைப் பாராட்டுகிறேன். இதைத் தவிர 314 கிராமங்களுக்குப் புதிதாக பேருந்துகள் விடப்பட இருப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன். கிராம மக்களின் உற்பத்திப் பொருட்களான காய்கறிகள், பால் இவைகளைக் கொண்டு செல்வதற்காகப் பெரும் அளவிலே பேருந்துகள் உதவி செய்கின்றன. விவசாயிகளின் பொருளாதாரத்தை அவைகள் சீர்படுத்துகின்றன என்பதைத் தெரிந்து நான் பாராட்டுகிறேன். அதை இன்னும் ஊக்குவிக்கும் அளவில் அங்காடிப் பேருந்து என்ற திட்டத்தைக் கொண்டு வருவதுபற்றி நான் பாராட்டுகிறேன்.

(முற்பகல் 10-40)

ஆந்திரம், கர்நாடகம், கேரளம் போன்ற அண்டை மாநிலங்களில் போக்குவரத்துக் கட்டணம் அதிகமாக இருந்தும்கூட தமிழ்நாட்டில் மட்டும் குறைந்திருப்பது பாராட்டத் தக்கதாகும். அதே நேரத்தில் நியாயமான அடிப்படையில் பேருந்துக் கட்டணத்தை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்

தமிழக அரசு நடத்தும் எட்டு சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்பது வேதனை தரும் விஷயம் ஆகும். எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இலாபத்தில் ஓடுவதற்கான வழிவகைகளைக் காண வேண்டுமென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இப்பொழுது மிகப் பெரிய அளவில் இருப்பதால் அதைப் பிரித்து இரண்டாக்கும் எண்ணம் இந்த அரசுக்கு இருப்பதாக அறிகிறேன். அப்படி, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்படும்பொழுது நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு என்று தனியாகப் பிரித்தோ அல்லது நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள உதகையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டோ புதிய

TRUTH ALONE TRIUMPHS

கார்ப்பரேஷனை அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், நீலகிரி மாவட்டம்தான் முழுமையாகத் தேசியமயமாக்கப்பட்ட ஒரு பகுதியாகும். தனியார் எந்தப் பேருந்தையும் அங்கே விடவில்லை. எனவே, அரசுத் துறையோடு போட்டி போடக்கூடிய வாய்ப்பும் அந்தப் பகுதியில் இல்லை. ஆகவே, நீலகிரி மாவட்டத்திற்குத் தனிக் கழகத்தை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டாலும்கூட மாணவர்களுக்குச் சலுகைக் கட்டணம் உயர்த்தப்படாமல் இருப்பது பாராட்டுக்குரியதாகும். சென்னை நகரில் பார்வை இழந்தோர் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. உடல் ஊனமுள்ளவர்களுக்கு நகரங்கள், கிராமங்கள் என்று வித்தியாசம் பார்க்காமல், மாநிலம் முழுவதிலும் கட்டணமின்றி எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் பயணம் செய்வதற்கான அனுமதியை வழங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழகம் முழுவதும் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 பைசா கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆனால் மலைப் பகுதி என்ற காரணத்தைக் காட்டி, நீலகிரியிலும், கொடைக்கானல் பகுதியிலும் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதலாக 2 பைசா வசூலிக்கப்படுகிறது. மலைப் பகுதிகளில் உள்ள இந்த நிலைமையை மாற்றியாக வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், மலைப் பகுதிகளில் மக்கள் வசிக்கிறார்கள் என்பதற்காக அதிகக் கட்டணம் வசூலிப்பது முறையா? அந்தப் பகுதி மக்கள் என்ன பாவம் செய்தார்கள்? ஆகவே, தமிழ்நாடு முழுவதும் ஒரே சீரான கட்டணத்தை ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு இவ்வளவுதான் என்று அறுதியிட்டு முடிவு செய்தாக வேண்டுமென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நீலகிரி மாவட்டத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள சிலபல நிலைமைகளைப்பற்றி எடுத்துச் சொல்லி அவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்று தமிழக அரசை நான் வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இம்மாநிலத்திலுள்ள மாவட்டத் தலைமையிடங்களை சென்னை நகருடன் இணைக்கும் அல்லது மாவட்டத் தலைமையிடங்களை ஒன்றையொன்று இணைக்கும் திட்டத்தைத் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக தமிழ்நாடு அரசு நடத்தி வருகிறது. ஆனால் முழுமையாகத் தேசியமயமாக்கப்பட்ட நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள தலைமையிடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகள் ஓடவில்லை என்று அப்பகுதி மக்கள் மிகவும் வேதனைப்படுகிறார்கள். ஆகவே, தமிழக அரசு நீலகிரியிலுள்ள தலைமையிடங்களுக்கு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய விரைவு வண்டிகளை அனுப்ப வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில், உதகையிலிருந்து நேராக சேலம் அல்லது மதுரை அல்லது திருச்சி போன்ற பகுதிகளுக்கு அந்தப் பகுதி மக்கள் செல்ல வேண்டுமென்றால் நேராகச் செல்ல முடியாது. மேட்டுப்பாளையத்திற்கு வந்து வண்டி மாற்றியாக வேண்டும் அல்லது கோவைக்கு வந்து மாற்று வண்டிகளில் ஏறிச் செல்ல வேண்டும். இதன் காரணமாக அவர்கள் கொண்டுவருகின்ற லக்கேஜ், மூட்டை முடிச்சுகள் ஆகியவற்றை மற்றொரு வண்டியில் மாற்றுவதற்கு காலதாமதம் ஏற்படுவதோடு பொருள் சேதமும் ஏற்படுகிறது. எனவே, அதைக் குறைக்க, உதகை-திருச்சி, உதகை-சேலம், உதகை-மதுரை போன்ற பகுதிகளுக்குப் புதிய பஸ்களை விடுவதற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் ஒன்றை நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏற்கனவே, உதகை-திருச்சி, உதகை-சேலம், உதகை-மதுரை ஆகிய இடங்களுக்குப் போடப்பட்ட வண்டிகள் ஏதோவொரு காரணத்தினால் நிறுத்தப்பட்டன என்பதையும், அவைகளை மீண்டும் துவக்க வேண்டுமென்றும் அரசை மன்றாடிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து கோத்தகிரியில் சி.டி.சி.-க்குச் சொந்தமான பொது பஸ் ஸ்டாண்டோ அல்லது அலுவலகமோ இல்லை. மழைக் காலங்களில், அல்லது வெயில் காலங்களில், பொதுமக்கள் மிகவும் அவதிக்குள்ளாகிறார்கள். இந்த அவதியைப் போக்க, உடனடியாக பஸ் ஸ்டாண்ட் கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில், பல நேரங்களில் அங்குள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இதுபற்றி அரசின் கவனத்திற்கு வற்புறுத்தி வந்துள்ளார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, குன்னூரில் அண்ணா பேருந்து நிலையம் மிகவும் நெருக்கடி அதிகமான நிலையில் இருக்கிறது. இப்பொழுது கூட அதிகச் செலவாகும் என்று பார்க்காமல், அந்த பஸ் ஸ்டாண்டை மிக அதிக அளவில் விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் பஸ் நெருக்கடி மிக மிக அதிகம். கிட்டத்தட்ட உதகை, குன்னூர் இவைகள்தான் நகரமாக இருக்கிற பகுதிகளாகும். அதற்கடுத்து, கோத்தகிரியும், கூடலூரும் நெரிசலுள்ள பகுதிகளாகும். அந்த 4 பகுதிகளுக்கு, அங்கு சுற்று வட்டாரத்திலுள்ள தோட்டத் தொழிலாளர்களும், கிராம மக்களும் தங்களுடைய தேவைக்காக அடிக்கடி வந்து போகிறார்கள். அதனால், அங்கு பேருந்துகளில் நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிறது. அந்த நெரிசலைப் போக்க, அந்தப் பகுதிகளுக்கு மாலை நேரங்களிலும், காலை நேரங்களிலும் அதிக பஸ்களை விடவேண்டும். பகல் நேரத்தில் வேண்டுமானால் பஸ்களைக் குறைத்துக் கொள்ளலாம் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் எல்லா பகுதிகளுக்கும் கிராமங்களுக்கும் பஸ்கள் விட வேண்டுமென்றாலும், இரண்டு மூன்று முக்கியமான பகுதிகளில் உடனடியாக விட வேண்டும். கூடலூரிலிருந்து பெரிய சோலை என்ற பகுதிக்கும் ஊட்டியிலிருந்து ஹோக்ஸ் எஸ்டேட்டுக்கும் தனியார் தோட்டங்களின் நடுவே, குறுக்கே சென்றாக வேண்டும். அந்தத் தோட்டங்களில் சாலைகள் சரியாக இல்லையென்ற குறை இருக்கிறது. ஒன்று, அந்தத் தோட்ட அதிபர்களுக்குச் சொல்லி, சாலைகளைச் செப்பனிட வேண்டும். இல்லையென்றால், அந்தத் தோட்டங்களை ஆர்ஜிதம் செய்து, அரசாங்கமே செப்பனிட வேண்டும், என்று கூறி என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

*திரு. நா. சுந்தரராஜ்: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற மோட்டார் வண்டிகள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மாண்புடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு பெரிய முதலாளி என்று சொன்னால்கூட மிகையாகாது. காரணம், அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான 6,904 பேருந்துகளை அவர் நிர்வாகம் செய்து கொண்டு வருகிறார். ஆனால், எனக்கு இன்னும் ஒரு சந்தேகம். இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிற 11,792 பேருந்துகளில், 58 சதவிகிதம், அதாவது 6,904 பேருந்துகள்தான் அரசுக்குச் சொந்தமாக உள்ளன. மீதமுள்ளவை எல்லாம் தனியாருக்குச் சொந்தம் என்ற நிலைமையிலேதான் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், போக்குவரத்து நிர்வாகம் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

ஆனால், 1980 ஆம் ஆண்டு தேர்தல் முடிந்தவுடன், ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வருவதற்கு முன்பாக, நம்முடைய மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பத்திரிகை வாயிலாக ஒன்று சொன்னார்கள். எங்களுடைய ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கொள்கையின்படி, நாங்கள் வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலேயிருக்கிற பேருந்துகளையும், கிழக்கு இராமநாதபுரத்திலே இருக்கிற பேருந்துகளையும் தேசியமயமாக்குவோம் என்று சொன்னார்கள். நாம் எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருந்தோம். என்றைக்காவது ஒரு நாள் அவசரச் சட்டத்தின் வாயிலாக அதற்கான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும் என்று நம்பிக் கொண்டிருந்த நேரத்தில், இந்நாள் வரை எந்தவித நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப்படாத நிலையிலே தான் இரண்டாவது நிதிநிலை அறிக்கை தாக்கல் செய்யப்பட்டு, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், தனது மானியக் கோரிக்கையைச் சமர்ப்பித்து, அவையினுடைய ஒப்புதலைக் கேட்டிருக்கிறார்கள். நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், பொறுப்புள்ள முதலமைச்சர் சொல்வது என்பது, சாதாரண மனிதன் சொல்வதற்கு ஒப்பாக இருக்கக்

கூடாது. அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கையைத்தான் முதலமைச்சர் சொல்கிறார் என்று மக்கள் கருதக்கூடிய வகையிலேயே அவருடைய கருத்துக்கள் இருக்க வேண்டும்.

(முற்பகல் 10-50)

காரணம் அவர் அன்றைக்குச் சொன்னார், நாங்கள் உடனடியாக எடுப்போம் என்று. ஆனால் இதுநாள் வரையிலும் எடுக்கவில்லை. ஏன் எடுக்கவில்லை? அதற்கு என்ன காரணம்? அந்தக் காரணத்தை விளக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்திலே பங்கு கொடுப்பது என்பது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட கொள்கை என்று சொன்னார்கள். எத்தனை அமைப்புகளிலே அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள் அங்கம் வகித்திருந்தார்கள். அவர்களிடம் ஆலோசனை கேட்கப்பட்டு, நிர்வாக சபையிலே வைத்து முடிவெடுக்கப்பட்டதா என்றால் இதுநாள் வரையில் இல்லை. எனவே நீங்கள் சொல்வது ஒன்றாகவும், செய்வது ஒன்றாகவும் இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நம்முடைய தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் குறிப்பாக சென்னை மாநகரத்தில் இன்றைக்கு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் பிரச்சினை மிக மிக முக்கியமான பிரச்சினையாக இருக்கின்றது. ஆட்டோவில் ஏறுவது என்றால் எம உலகத்திற்கு அல்லது வேறு உலகத்துக்கு போவதற்கான வழி என்ற முறையில்தான் இருக்கின்றது. அதிலே ஏறி உட்கார்ந்தால் நம்பிக்கையோடு உயிருடன் போய் இறங்குவோமா என்ற நிலை இருக்கின்றது. சென்ற முறை இது குறித்துச் சொன்னபோது அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். உடனடியான நடவடிக்கை என்றால் எப்போது? உங்கள் ஆட்சி முடிந்த பின்னர்தானா என்பதைத் தெரிவிக்க வேண்டும்! ஆட்டோவில் ஏறி உட்கார்ந்தால் நாம் போகவேண்டிய இடத்திற்கு நேர்மாறாகச் செல்லுவார்கள். சமீபத்திலேகூட நீங்கள் பத்திரிகையிலே படித்திருப்பீர்கள், கோவையிலே இருந்து வந்த தாயும், மகனும், ஆட்டோவிலே ஏறி விபத்துக்குள்ளாகி இறந்தார்கள் என்று. அப்படிப்பட்ட நிலையிலேதான் இன்றைக்கு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இருக்கின்றன . . .

திரு. ரா. கு. பெருமாள்: பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுந்தராஜ் அவர்கள் பேசும்போது அமைச்சர் அவர்கள் பல கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுவேன் என்று சொன்னார்கள், அவைகளை எப்போது நிறைவேற்றப் போகிறார்கள், ஆட்சி கலைத்த பிறகுதானா என்று சொன்னார்கள், ஆட்சிக் கலைப்பதற்கும் இதற்கும் என்ன சம்பந்தம்? . . .

1981 எப்ரல் 27]

திரு. ப. பொன்னுரங்கம் : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டருக்கும் இதற்கும் என்ன சம்பந்தம் ?

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாயிண்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன்

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அவர் பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன் கேட்டுள்ளார்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பெருமாள் தவறாகப் புரிந்து கொண்டிருக்கிறார் என்று கருதுகிறேன். வேறு ஒன்றும் இல்லை. உங்களுக்கு ஐந்து ஆண்டுக்காலம் ஆளுவதற்கு மக்கள் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். ஐந்து ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர் இதைச் செய்யப் போகிறீர்களா என்றுதான் நான் கேட்டேன்.

அடுத்தபடியாக, அரிசன ஆதிதிராவிட மக்களுக்கு 18 சதவிகிதம் பெர்மிட்டுகள் வழங்கப்படும் என்று சொல்லி, அதற்கான சட்டத்தையும் நிறைவேற்றினோம். அதுகுறித்து எந்த இடத்திலேயும் மீட்டிங் நடத்தப்படவில்லை. அந்த ஆதிதிராவிட மக்களுக்கு 18 சதவிகிதம் பேருந்துகள் உரிமம் வழங்கப்பட்டதாக எந்தவிதமான அறிவிப்பும் இதுவரையில் வரவில்லை. அதற்காக எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை எனவே அந்த நடவடிக்கையை விரைவாக எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எடுப்பீர்கள் என்றும் நம்புகிறேன்.

நான் முன்பே சொல்லியதைப்போல ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் பிரச்சினை மிகவும் முக்கியமான பிரச்சினையாக இருக்கின்றது. அவற்றில் மீட்டர்கள் சரியாக ஓடுவதில்லை. நாம் போகவேண்டும் என்று சொல்லுகிற இடங்களுக்கு வருவதில்லை. அதே போலத்தான் டாக்சிகளும். சென்ற முறை பேசும்போது அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள், இந்த மீட்டர்கள் எல்லாம் சரிப்படுத்தப்படும் என்று. அப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகள் இது நாள் வரையில் எடுக்கப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நீங்கள் தனியார் மூலமாக 'சேசிஸ்' விற்பனை செய்கிறோம் என்று சொல்லுகிறபோது, அதிலே மிகப் பெரிய 'ராக்கட்' உள்ளது. 'ராக்கெட்' என்று சொன்னால் ஊழல் என்று பொருளாகும். ஒவ்வொரு 'சேசிசுக்கும்' 30 ஆயிரம், 40 ஆயிரம் கிடைக்கின்றது. தனியார் ஒருவர் பேரில் அவர் பெயரிலே ரிஜிஸ்டர் செய்து ரூ. 5 ஆயிரம் கட்டிவிட்டு, யாருடைய சிபாரிசிலே அவர் சேசிஸ் பெற்று, அதை பஸ் ஆபரேட்டர் அல்லது

லாரி ஆப்பரேட்டரிடம் கொடுத்தால் அவருக்கு 30 ஆயிரம் அல்லது 40 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேல் லாபம் வரும். அதைத் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி எடுக்க வேண்டும். தனியார் தானே நமக்கு என்ன என்று அரசாங்கம் தட்டிக் கழிப்பதற்கான நிலை இருக்கக்கூடாது. அதை அரசாங்கம் அனுமதிக்கக்கூடாது. யார் ஒருவருக்கு பர்மிட் இருக்கிறதோ, அவருக்குத் தான் 'சேசிஸ்' கொடுக்க வேண்டும் என்று உத்தரவை அரசாங்கம் பிறப்பிக்க வேண்டும். அப்போதுதான் தமிழ்நாட்டிலே இதுபோன்ற பெரிய ஊழல்கள் நடைபெறாமல் தடுக்க முடியும். இதைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு நம்முடைய நாட்டிலே கார் ஓட்டுவதற்கு பயிற்சி அளிப்பதற்காக பல்வேறு இடங்களில் பயிற்சி நிலையங்களைத் தனியார் நடத்தி வருகின்றனர். அப்படி பயிற்சி நிலையங்கள் நடத்துபவர்களுக்கு அரசு பயிற்சி அளிக்க வேண்டும். சிங்கப்பூரிலே டிரைவிங் ஸ்கூலில் பணியாற்றும் பணியாளர்களுக்கு தனியாக ஒவ்வொரு ஆண்டும் பயிற்சி பெற்றால்தான், அவர்கள் தொடர்ந்து கார் ஓட்டும் பயிற்சி நிலையத்தை நடத்த முடியும் அதற்கு லைசென்சு வழங்கப்படும் என்று வைத்து இருக்கிறார்கள். காரணம், பேருந்து ஓட்டுவதற்கான சட்டதிட்டங்கள் மாறிவருகின்ற சூழ்நிலைக்குத் தக்கபடி அவ்வப்போது மாற்றப்படுகின்றன. அந்த மாற்றங்களை அவர்கள் உணர்ந்து இருந்தால்தான் பயிற்சி சரியாக அளிக்க முடியும் என்கிற வகையில் இந்த முறை அங்கே வைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே, தமிழ்நாட்டில் கார் ஓட்டும் பயிற்சியை அவர்கள் முறையாக, சரியாகக் கற்றுத் தர வேண்டும் என்று சொன்னால், அந்த டிரைவிங் ஸ்கூலிலே பணியாற்றுகின்ற Driving School Instructors should be given proper instruction by the Government. They should be given refresher courses. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட பயிற்சியை அளிப்பதற்கு அரசாங்கம் தகுந்த முயற்சி எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை மவுண்ட் ரோடிலே செல்கிறபோது, மாண்புமிகு அமைச்சர்கள் வேண்டுமானால், கண்ணாடிகளை மேலே தூக்கி விட்டுக்கொண்டு போய்விட லாம். ஆனால், ஆட்டோவில் போகிறவர்கள், சைக்கிள்களிலே போகிறவர்கள், ரிக்ஷாவிலே போகிறவர்கள், ஸ்கூட்டரிலே போகிறவர்கள் யாவரும் எக்ஜாஸ்ட் பைப் மூலமாக வெளியாகின்ற புகையால் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். வெளிநாடுகளில், அந்த எக்ஜாஸ்ட் பைப்புகளை அந்தப் பேருந்துகளின் மேல் பாகத்திலே கொண்டு போய் வைத்து இருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக, அந்த புகை காற்று மண்டலத்திலே கலந்து சென்று விடுகின்றது. ஆகவே, அரசாங்கம் பரிட்சார்த்தமான முறையில் அரசாங்கத்தால் நிர்வகிக்கப்படுகின்ற பேருந்துக் கழகங்கள் பஸ், லாரிகளில் எக்ஜாஸ்ட் பைப்பை மேலே வைப்பதைச்

செய்து பார்க்கலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை அரசு மேற்கொண்டால், அதன் காரணமாக சாதாரண மக்கள் இந்தப் புகையால் ஏற்படும் விளைவுகளில் இருந்து காப்பாற்றப்படுவார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

புதுக்கோட்டையில் இருக்கின்ற பி.ஆர்.சி. நிறுவன பஸ்கள் புதுக்கோட்டை—மதுரை சாலையில் நிறுத்திவைக்கப்பட்டுள்ளன. சமீபத்தில் ஒரு பஸ் கடத்தப்பட்டு இருக்கிறது. வெளிநாடுகளில் விமானங்களையும், கார்களையும் கடத்துவதாகக் கேள்விப்படுகிறோம். ஆகவே, இப்படி கடத்தப்படுவது இங்கு மட்டும் ஏற்படுவது அல்ல என்றாலும், பஸ்களை பாதுகாப்பாக வைப்பதற்கு அரசாங்கம் முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். புதுக்கோட்டையில் இருந்து கடத்தப்பட்ட பஸ் சில மைல்களுக்கு அப்பால் கொண்டு செல்லப்பட்டு, அதிலே உள்ள டயர்கள் மற்ற உதிரிப்பொருள்கள் திருடப்பட்டு, விட்டுச்செல்லப்பட்டது. அந்தத் தவறு செய்தவர்கள் யார் என்று இதுவரையிலும் கண்டுபிடிக்கப்படவில்லை. ஆகவே, அந்தத் தவறைச் செய்தவர்களைக் கண்டுபிடிக்கவும், அரசு பஸ்களைப் பாதுகாப்பதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய சென்னையிலே ஓடுகின்ற பி.டி.சி. பஸ்ஸில் 3 பேருந்துப் பயணச் சீட்டுகள் ஒரே நெம்பரில் அச்சடிக்கப்பட்டு, பயணம் செய்பவர்களிடத்தில் அளிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அந்த டிக்கெட் நெம்பர் எம்.ஏ.பி. 79147, எம்.ஏ.பி. 79147, எம்.ஏ.பி. 79147. இப்படி ஒரே நெம்பரில் 3 டிக்கெட்டுகள் அச்சடிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. ஒன்று பட்டினப்பாக்கத்தில் இருந்து செல்கிற 12-பி பஸ்ஸில் கொடுக்கப்பட்டது. மற்றொன்று ல்ஸ்-ஸில் இருந்து அசோக் பில்லர் செல்கிறபோது கொடுக்கப்பட்டது. மற்றொன்று 5—3—1981 அன்று கொடுக்கப்பட்டது. இந்த 3 டிக்கெட்டுகளும் ஒரே நிறுவனத்தில் அச்சடிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. எனக்குள்ள சந்தேகம் எல்லாம் இதை நிச்சயமாக அரசாங்கம் அச்சடித்து இருக்க முடியாது. இதிலே ஏதோ மோசடி நடந்து இருக்கிறது, தவறு நடந்து இருக்கிறது. ஊழல் நடந்து இருக்கிறது. இதை அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் நான் தனியே பேசுகிறபோது குறிப்பிட்டுச் சொன்னேன். அன்றைக்கு டிக்கெட் காட்டுங்கள் என்று கேட்டார்கள். இப்போது தான் கிடைத்தது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அதைக் காட்ட வேண்டும்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : அதைத் தருகிறேன். ஆகவே, இப்படிப்பட்ட தவறுகள் எப்படி நிகழ்ந்தன, இந்த முறைகேடுகள் நடப்பதற்கு என்ன காரணம் என்பதைக் கண்டறிந்து, அதனைக் களைவதற்கும், சம்பந்தப்பட்டவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கவும் அரசாங்கம் முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய தமிழ் நாட்டில் உள்ள விஜிலென்ஸ் கமிஷன் மூலமாக எடுக்கப் பட்ட விசாரணையின் காரணமாக சில போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகள், காவல் துறை அதிகாரிகள், சில இன்ஸ்பெக்ஷன் அலுவலர்கள் மீது குற்றம் சாட்டப்பட்டு—ஆம்னி பஸ்கள் விடுவதற்கு அவர்கள் எந்த அளவிற்கு ஒத்துழைப்பாக இருந்தார்கள் என்று குற்றம் சாட்டப்பட்டு—அவர்கள் மேல் வழக்குப்போட்டு, அவர்கள் எல்லாம் சஸ்பெண்ட் செய்யப்பட்டார்கள். ஆனால், திடீரென்று இப்போது அவர்கள் மீது எந்தத் தவறும் இல்லை. அவர்கள் எல்லாம் முழுமையாக 100 சதவிதம் யோக்கியமானவர்கள், தவறு செய்ய வில்லை என்று அவர்களை மீண்டும் வேலைக்கு எடுத்துக்கொண்டு விட்டார்கள். விஜிலென்ஸ் கமிஷன் மூலமாக அவர்கள் எல்லாம் தவறு செய்தவர்கள் என்று சொல்லப்பட்டு, சஸ்பெண்ட் செய்யப்பட்டு, தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்யப் பட்டு, கோர்ட்டில் வழக்குத் தொடர்ந்த நிலையில், வழக்கு நடைபெறாத நிலையில், அந்த வழக்கை எப்படி திரும்பப் பெற்றார்கள், எந்த ஆதாரத்தில் அதைத் திரும்பப்பெற்றவர்கள் என்பதை அறியவிரும்புகிறேன். நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புவதெல்லாம், இந்தத் தவறுக்கு பல பெரிய அதிகாரிகளும், பெரிய மனிதர்களும் சம்பந்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். வழக்கு மன்றத்திற்கு இது வந்தால் அவர்களைப்பற்றி வெளியே சொல்லி விடுவோம் என்று மிரட்டுகிறார்கள். அந்த மிரட்டல்களுக்குப் பயந்துதான் இன்றைக்கு இந்த வழக்கைத் திரும்பப் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்று நான் குற்றஞ்சாட்டு கிறேன்.

(முற்பகல் 11-00)

தவறுகள் செய்திருக்கலாம்; செய்யாமல் இருக்க மாட்டார்கள். பல அதிகாரிகள் தவறு செய்திருப்பார்கள் என்பதை எங்களால் புரிந்து கொள்ள முடியும். அவர்களைப்பற்றி எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் தெரி யும். இந்த இலாகாவில் பணியாற்றுகின்றவர்கள் எவ்வளவு திறமையான வர்கள், எப்படி எல்லாம் காரியம் ஆற்றக்கூடியவர்கள், தவறு செய்வார்களா மாட்டார்களா என்பது எல்லாம் எல்லோருக்கும் தெரியும். 50 சதவிகிதம் அதிகாரிகள் நிச்சயமாக தவறு செய்திருப்பார்கள். ஆகையால் நீங்கள் தொடர்ந்த வழக்கை தொடர்ந்து நடத்துங்கள்; மனச்சாட்சிக்கு விரோதம் இல்லாமல் வழக்கை நடத்துங்கள். அப்படியானால்தான் மக்கள் உங்களைத் தவறாக நினைக்க மாட்டார்கள். வழக்கு நடைபெற்று உண்மை வெளிவர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தேசியமயமாக்கும் கொள்கையின் அடிப்படையில் முதற்கட்டமாக நீங்கள் 'ஆம்னி பஸ்களை' தேசியமயமாக்க வேண்டும். அந்த ஆம்னி பேருந்துகள் இன்றைக்கு அரசாங்க அமைப்பில் இருக்கிற திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்

கழகத்திற்கு ஒரு போட்டி அமைப்பாக செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. திருச்சி, மதுரை. இன்னும் மற்ற இடங்களில் பார்த்தால் தெரியும். அவர்கள் நேரடியாக அரசு டெப்போ உள்ளே வந்து பயணிகளை ஆம்னி பஸ்களுக்கு அழைத்துச் செல்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு போட்டியாக நடைபெறுகிறது. ஆகவே, உடனடியாக முதற்கட்டமாக, இந்த தேசியமயமாக்கும் கொள்கையின் கீழ், ஆம்னி பஸ்களை எல்லாம், தேசிய மயமாக்க, கர்நாடக மாநிலத்தில் செய்ததைப்போல நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்போதுதான் நீங்கள் தமிழ்நாட்டு மக்களின் நம்பிக்கைக்கு உரியவர்களாக இருப்பீர்கள் ; சோசலிச அடிப்படையில் மக்கள் உங்களை நம்ப வழி ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாகச் சொல்லவேண்டுமென்றால், இல்லாத கப்பல்களுக்கு ஒரு கழகம், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. கப்பலே இல்லை ; அதற்கு ஒரு கழகம் இருக்கிறது. என்ன காரணம்? உங்களால் அந்த துறையில் சரியாக காரியங்கள் செய்ய முடியவில்லை. தொடர்ந்து, கப்பல் வாங்கப்பட்ட காலத்திலிருந்து நஷ்டம்தான். 1976-77-ல் மட்டும்தான் இலாபம் வந்திருக்கிறது. மற்ற காலங்களில் 44 இலட்சம், 52 இலட்சம், 38 இலட்சம் என்று தொடர்ந்து இந்த கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் நஷ்டத்தில்தான் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. இப்படி நஷ்டம் வரக்கூடிய நிலையில் நீங்கள் ஏன் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நடத்த வேண்டும் ?

இந்த நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு முக்கிய காரணம், 8 மணி நேரம் வேலை என்றால் அங்கே பணியாற்றக்கூடியவர்கள் அதற்குமேல் 5 மணி நேரம், 6 மணி நேரம் 'ஓவர் டைம்' செய்ததாக கணக்குக்காட்டி அதற்குரிய தொகையைப் பெறுவதுதான் என்று சொல்கிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல் மேலும் அங்கே எந்த அளவுக்கு தவறுகள் நடைபெறுகின்றன என்பதை எல்லாம் பார்க்க வேண்டும் ; நஷ்டம் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

இந்த கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பல புதிய கப்பல்களை வாங்க வேண்டும். அப்படி கப்பல் வாங்க நடவடிக்கை எடுக்கும்போது பல்கேரியா, பால்டிகா போன்ற விவகாரம் மீண்டும் வந்துவிடக்கூடாது. அப்படிப்பட்ட பிரச்சனைகள் மேலும் வராமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். அதற்கு நல்ல அதிகாரிகளைக் கொண்டு குழு அமைத்து, அதன் மூலம் கப்பல்களை வாங்கி, இலாபகரமாக இந்த கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக இன்னும் ஒன்றை மட்டும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு நம்முடைய அரசு பல புதியத் திட்டங்களைக் கொண்டுவந்திருக்கிறது. அந்தத் திட்டங்கள் மூலம் எந்த அளவுக்கு நீங்கள் அரசுப் போக்கு

வரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கு ஊதியமும் சலுகையும் அளிக்கிறீர்களோ அந்த அடிப்படையில் தனியார் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கும் அளிக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். காரணம், இரண்டு நாட்களுக்கு முன்னால் விருதாச்சலத்தில் ஒரு பஸ் எரிக்கப்பட்டது. அது அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான பஸ். அதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. ஆனால் அதற்கு முக்கியக் காரணம் அந்த பஸ் டிரைவரும் கண்டக்டரும்தான் என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு இருக்கிற மனக் கொதிப்பு, 'நாம் இந்த அளவுக்குக் குறைவாகச் சம்பளம் வாங்குகிறோம்; ஆனால் இதிலே போகிறவர்கள் லக்சுவரி வாழ்க்கை, சொகுசு வாழ்க்கை வாழ் கிறார்கள்' என்பது. அவர்களுக்கு இந்த மனக்கொதிப்பு இல்லாமல் மற்ற வர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊதியமும் சலுகைகளும் தனியார் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கும் வழங்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

இன்றைக்கு அரசாங்கம் நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆனால் தனியார் நடத்தும் பேருந்துகளில் பெரும் இலாபம் வருகிறது. அவர்கள் எப்படி நடத்தினாலும் நஷ்டம் வருவதில்லை. ஒரு பேருந்தை வைத்திருக்கிறவர் இன்றைக்கு 4, 5 பேருந்துகளை வைத்திருக் கிறார்.

பங்களாக்கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்களால் கார் வைத்துக் கொள்ள முடிகின்றது. இப்படிப்பட்ட நிலை இருக்கின்றபோது நஷ்டம் என்று சொன்னால் அதை நம்பத் தயாராக இல்லை. ஆகவே அரசு ஊழியர் களுக்குக் கொடுப்பது போன்றே அந்தத் தனியார் துறையின் ஊழியர்களுக்கும் ஊதியம் கொடுக்கின்ற வகையிலே அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

அடுத்து தற்போதைய காலகட்டத்திலே பேருந்து கட்டணங்களைப் பொறுத்தவரையில் அதாவது தனியார் பேருந்தாக இருந்தாலும், அரசின் பேருந்தாக இருந்தாலும் கட்டணங்களை உயர்த்தவேண்டும் என்று முயற்சிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. தயவு செய்து கட்டணத்தை உயர்த்த வேண் டாம். அது ஏழை மக்களைப் பெரும்பாலும் பாதிக்கும். ஆகவே அவ்வாறு உயர்த்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டாம் என்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர் களே, போக்குவரத்து மானியத்தை வரவேற்று ஒரு சில கருத்துக்களை எடுத்துக் கூறுவதற்கு முன்னர் முதற்கண் இங்கே பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகின்றேன்.

இன்றைய தினம் தமிழகத்திலே ஓடுகின்ற போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் 58 சதவிதம் அரசு போக்குவரத்துக்கழகத்தின் மூலம் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். சட்டமன்றத் தேர்தல் முடிந்தவுடன் வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற தனியார் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்குவோம் என்று புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னதைப்பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அன்றைய தினம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அவ்வாறு சொல்கின்றபோது வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே 9 சதவிதம் பேருந்துகள்தான் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. ஆனால் இன்றையதினம் 24 சதவிதம் பேருந்துகள் வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலே பல பெரிய பணக்காரர்களும், பல பெரிய பஸ் ஓனர்களும் தோன்றிவிட்டார்கள். எனவே படிப்படியாக வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தேர்தலுக்கு முன்பு தேசியமயமாக்கப்படும் என்று சொல்லப்பட்டதே என்று கேட்டார்கள். அவர்களிடம் நான் ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன், மத்திய அமைச்சர் திரு. ஆர். வி. சுவாமிநாதன் அவர்கள் விவசாயக் கடன்கள் அத்தனையும் தள்ளுபடி செய்யப்படும் என்று தேர்தலுக்கு முன்பு சொன்னார்கள். அதன்படி அவர்களால் செய்ய முடிந்ததா ? ஆகவே வட ஆற்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அளவுக்கு தனியார் பேருந்துகளைக் குறைத்ததன் காரணத்தால் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அடுத்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. உச்சி அவர்கள் சொன்னதுபோன்று கிராமப்புற மக்கள் பேருந்துகளைப் பார்க்கவேண்டும் என்றால் நகரங்களுக்கு வந்துதான் பார்க்க முடியும், ஏற முடியும் என்ற நிலை இருந்தது முன்பு. ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சியில் தான் கிராமப்புற மக்கள் வாழுகின்ற ஊர்களுக்கே பேருந்துகள் செல்கின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. கிராமப்புறங்களில் அதிகமான பேருந்துகள் விடப்பட்டதும் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சியில் தான். கிராமப்புறங்களுக்கு நல்லமுறையில் இணைப்புச் சாலைகள் போட்டது, இந்த அரசு தான். இந்தியாவைச் சுற்றி வந்தவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். அனைத்து இந்தியாவிலும் இல்லாத வகையில் தமிழகத்தில் நான் துரிதமான

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்] [1981 ஏப்ரல் 27

பயணமும், எத்திசைக்கும் எளிதாக செல்லக்கூடிய அளவிலே திறமையான நிர்வாகமும் இருக்கின்றது. அப்படிப்பட்ட ஒரே மாநிலம் தமிழகம்தான் என்ற வகையிலே தமிழகம் தலைநிமிர்ந்து நிற்கின்றது.

அடுத்து பொதுவாக இங்கே வெட்டுத் தீர்மானங்கள் எல்லாம் கொடுக்கப் பட்டிருக்கின்றன, புதிய பேருந்துகள் விடப்படவேண்டும் என்று. சென்ற ஆண்டில் அதாவது 1980-81-ல் மட்டும் 1,200 புதிய பேருந்துகள் விடப்பட்டதை பற்றி மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அதுபோன்று இந்த ஆண்டும் அதிகமான பேருந்துகள் விடுவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் காலத்திலே நட்டத்திலே ஓடிக் கொண்டிருந்த அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் ஆட்சியிலே லாபத்திலே ஓடக் கூடிய நிலைமை ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றது.

அடுத்து குறிப்பாக 6 கோடி, 8 கோடி ரூபாய் லாபத்திலே ஓட வேண்டிய பேருந்துக் கழகங்கள் இன்றையதினம் 10 கோடி ரூபாய்க்கு நட்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது. அதற்குக் காரணம் டீசல் போன்றவற்றின் விலை யேற்றம்தான். மேலும் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமாக ஊதியம் கொடுக்கப் பட்டிருப்பதும் ஒரு காரணம். இதுபோன்ற பல்வேறு காரணங்களினால்தான் இப்போது நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்துவது பற்றிச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். கர்நாடக மாநிலத்தில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 8 பைசாவும், ஆந்திராவிலே 7½ பைசாவும், கேரளாவிலே 7 பைசாவும் வசூலிக்கப்படுகின்றது. ஆனால் தமிழகத்தில் தான் 6 பைசா கிலோ மீட்டருக்கு வாங்கப்படுகின்றது. 500 கிலோ மீட்டர் செல்லவேண்டும் என்றால் கர்நாடகத்திலே 60 ரூபாயும், ஆந்திராவிலே 50 ரூபாயும், கேரளாவிலே 40 ரூபாயும் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படுகின்றது.

(முற்பகல் 11-10)

ஆனால் தமிழ்நாட்டில் 31 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை மறந்து விடக் கூடாது. அதைப்போலவே டவுன் பேருந்தைப் பொருத்தவரையில் 30 கிலோ மீட்டருக்கு கர்நாடகத்திலே 2.40 காசும், கேரளாவில் 1.95 காசும், ஆந்திராவில் 1.70 காசும் கொடுக்கப்படுகிறபோது, தமிழகத்தில் 1 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை நினைவில் வைத்துக் கொண்டு, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல்வேறு நெருக்கடிகளின் காரணமாக கட்டணத்தை

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. எ. சி. சண்முகம்]

ஏற்றினாலும் பரவாயில்லை, ஆனால் மக்களுக்கு வசதிகளையும், துரிதமான பயணத்தையும், பேருந்துகள் போகாத இடங்களுக்கு பேருந்துகளை போவதற்கான வழி ஏற்படுத்தியும், இட நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கும் இடங்களில் இன்னும் அதிகமான பேருந்து விடுவதுமான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டாலே போதும். அரசுக்கு மக்கள் என்றும் கடமைப்பட்டவர்களாக இருப்பார்கள் என்பதைக் கூறிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக் கொண்டால், அது எங்கள் மாவட்டத்தில் நல்ல முறையில் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு அது எங்கள் மாவட்டத்தில் 60 பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தியிருக்கிறது. இந்த ஆண்டும் 30 டவுன் பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்த இருக்கிறது. இருந்தாலும் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மிகப் பரந்த நிர்வாகமாக உள்ளதால், இருக்கின்ற ஷெட்டுகள், டிப்போக்கள் மிக குறைவாக உள்ளன. அதை அதிகப்படுத்த வேண்டும்.

இந்த ஆட்சி பொறுப்பேற்றபின் இந்த 9 மாதத்தில் நிறைய வழித்தடங்களை தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏற்படுத்தியதற்காக நான் இந்த அரசைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். டவுன் பேருந்தில் ஒரு சாதனையே நிகழ்ந்திருக்கிறது. ஆரணியிலிருந்து ராணிப்பேட்டை, ஆரணியிலிருந்து சேத்பட், ஆரணியிலிருந்து கண்ணமங்கலம் போன்ற பகுதிகளுக்கு புதிதாக டவுன் பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. இதற்காக நான் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு அந்தப் பகுதி மக்கள் சார்பாக பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அது மட்டும் அல்லாமல், ஆரணியிலிருந்து ராணிபேட்டை போகவேண்டும் என்று சொன்னால், தனியார் பேருந்துகளில் போக வர ரூ. 2.15 காசு ஆகிறது. அரசு பேருந்துகளான டவுன் பேருந்தில் போக 1 ரூபாய், வர 1 ரூபாய் என்று இருக்கிறது. ஆகவே 15 காசு மீதம் ஆகிறது. மக்கள் இதை மனமார வாழ்த்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

இதை எதற்காக இங்கே சுட்டிக் காட்டுகிறேன் என்று சொன்னால், இத்தகைய டவுன் பேருந்துகளை மக்கள் நன்மைக்காகவும், போக்குவரத்து வசதிகளுக்காகவும் இன்னும் அதிகமாக விட வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் சொல்கிறேன்.

அடுத்ததாக, போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் போராட்டம் நடத்தினால் போக்குவரத்துக் கழக வரலாற்றிலே இதுவரை எப்படி நடந்திருக்கிறது என்று சொன்னால், போராட்டம் நடத்துபவர்கள் கோரிக்கை வைப்பார்கள், பேச்சு வார்த்தை நடத்துவார்கள், போராட்டத்திற்கு நாள் கொடுப்பார்கள், போராட்டம் நடக்கும், ஊர்வலங்கள் நடக்கும், தொழிலாளர்கள்,

கழகங்கள், பொதுமக்கள் அனைவரும் பாதிக்கப்படுவார்கள். அதற்குப் பின்னால் ஏதோ ஒரு 10 ரூபாய், 20 ரூபாய் ஊதிய உயர்வு கிடைக்கும். ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சியில், தொழிலாளர்கள் கோரிக்கைகள் வைப்பதற்கு முன்பே, அவர்களுடைய ஒப்பந்தம் முடியும் நேரத்திற்குள்ளாகவே, அமைச்சர் அவர்கள், அவர்களை எல்லாம் வரவழைத்து பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்தி, வரலாற்றிலேயே எந்த மாநிலத்திலேயும் இதுவரை கொடுக்காத வகையில் ஊதிய உயர்வும் அளித்திருக்கிறார்கள்.

முந்தைய ஆட்சியிலே போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் கோரிக்கைகள் வைத்து போராடிய போது, அந்த ஆட்சி என்ன செய்தது என்றால், சென்னையில் இருப்பவன் கன்னியாகுமரிக்கும், நாகப்பட்டினத்தில் இருப்பவன் செங்கல்பட்டிற்கும், வேலூரில் இருப்பவன் மதுரைக்கும் மாற்றி, ஒரு வருடத்திலேயே மூன்று நான்கு முறை ஊழியர்களை மாற்றம் செய்து, அவர்களுடைய குடும்பங்களை நடுத்தெருக்களிலே அலைய விட்டார்கள்.

ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே தொழிலாளர்களின் ஒப்பந்தம் முடியும் நேரத்திற்கு முன்பாகவே, அமைச்சர் அவர்கள் அந்தத் தொழிற் சங்கத் தலைவர்களை பலமுறை கூப்பிட்டு, இரவு பகல் என்று பாராமல் பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்தி அதை சுமூகமான ஒரு முடிவுக்கு கொண்டு வந்தார். அதுமட்டும் அல்ல, ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்து ஆனவுடன் அவர் சொன்னார். இது மட்டும் அல்ல, எந்த பிரச்னைகளை நீங்கள் கொண்டு வந்தாலும் அதை நிறைவேற்றி வைப்பதற்கு நான் தயாராக இருக்கிறேன். ஆகவே, படிப்படியாக மாற்றம் ஏற்படும், பிரச்னைகள் தீர்க்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். இதைப் பொறுத்தவரையில், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், ஒரு அமைச்சராக இல்லாமல், ஒரு அமைச்சர் என்ற முறையில் செயல்படாமல், போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களின் அமைச்சராக, தொழிலாளர்களின் தலைவராக நடந்துக் கொண்டார்கள். அவர்களுக்கு வரலாறு காணாத வகையில் 130 ரூபாய் வரை ஊதிய உயர்வு அளித்தமைக்காக, நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நான் இங்கே இன்னொன்றையும் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் படிப்படியாக உங்கள் பிரச்னைகளை தீர்வு காணுகிறேன் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியதைப் போல, 4 முறைகள் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களை அழைத்துப் பேசியிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்து மானியம் வரும்போது, அன்றையதினம் அவர்களுக்கென்று ஒரு சில சலுகைகளை அறிவிப்பதாகவும் கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் திங்கட்கிழமை மானியக் கோரிக்கை வரவிருக்கிறது என்றால், அமைச்சர் அவர்கள் அதில் இனிமேல்தான் பேசவிருக்கிறார்

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. எ. சி. சண்முகம்]

என்னும்போது, நேற்றைய முன்தினம் சனிக்கிழமையே, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களில் ஒரு சங்கத்தினர், நீண்டகால தொடர்வூதியம் சம்பந்தமாக கோரிக்கைகளை வைத்து ஊர்வலம் நடத்தியிருக்கிறார்கள். இது எனக்கு வேடிக்கையாகவும் சிரிப்பாகவும் இருக்கிறது.

அதாவது அந்த அறிவிப்புகள் வருவதற்கு முன்பாக, இப்படி ஊர்வலம் நடத்தி, அதன்பின் அறிவிப்பு வருமேயானால், நியாயமாக புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சிக்கு கிடைக்க வேண்டிய விளம்பரத்தை, தாங்கள் தட்டிக் கொண்டு போகலாம் என்ற நோக்கத்தின் அடிப்படையிலேயே இத்தகைய ஊர்வலங்கள் நடைபெற்றிருக்கிறது என்பதை இங்கே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கு முந்தைய ஆட்சிக் காலத்தில் நகர ஈட்டுப்படி போன்ற சலுகைகளை பறித்திருந்தது. அப்படி பறிக்கப்பட்ட சலுகைகளை மீண்டும் மீட்டுக் கொடுத்தது புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சிதான். அது மட்டும் அல்லாமல், இங்கே ஆணித்தரமாக ஒன்றைச் சொல்லிக் கொள்ளவிரும்புகிறேன். இதுவரை போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு சலுகையைக் கூட, இந்த அரசு மறுத்தது என்றோ, ரத்து செய்தது என்றோ கிடையாது. பல சலுகைகளை வாரி வாரி வழங்கிய ஆட்சியாகத்தான் இதுவரை இருந்திருக்கிறது. வாங்கி வாங்கி சிவந்தக் கரங்களுக்குச் சொந்தக்காரர்களாக இல்லாமல், கொடுத்து கொடுத்து சிவந்தக் கரங்களுக்கு சொந்தக்காரர்களாகத்தான் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சி செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்று கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டீ.வி. பேருந்துகளில் வீடியோ டேப்கள் பொருத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றில் ஒருசில இயங்காமல் இருக்கின்றன. அதையும் நான் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

இந்த டீலக்ஸ் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் தமிழ்நாட்டில் நல்ல சாதனை நடைபெற்றிருக்கிறது. அதை பரவலான முறையில் தமிழகம் முழுவதும், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அறிமுகப்படுத்தவேண்டும். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளை எல்லாம் சொகுசுப் பேருந்துகளாக மாற்றியமைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மற்ற மாநிலங்களுக்கு நாம் இதிலும் ஒரு முன் உதாரணமாக இருக்கவேண்டும்.

வெளிநாடுகளில் உள்ளதுபோல் சாலைகளில் ஏற்படும் விபத்துக்களையும், ரிப்பேர்களையும் பற்றி தகவல் உடனுக்குடன் தெரிவிக்க வயர்லஸ்முறை தமிழ் நாட்டில் புகுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதை நான் பாராட்டுகிறேன்.

கர்நாடகா மாநிலத்தில் ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள், நிர்வாகிகள் போன்றவர்கள் தமிழ்நாட்டில் பயிற்சி எடுத்துவருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள், அந்த அளவிற்கு நம் கழகங்களின் சாதனை இமயமலை உச்சிக்கு சென்றிருக்கிறது என்பதைக் கண்டு நான் பெருமிதப்படுகிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்] [1981 ஏப்ரல் 27

விபத்துக்களைத் தவிர்க்க அரசு பல வழிகளைக் கையாளுகிறது. வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப் பொருத்தி பல விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதேபோல் தனியார் துறையிலும் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க இதுபோன்ற கருவிகள் பொருத்தப்பட வேண்டும்.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு கொடுக்கக்கூடிய பஸ் சலுகைகள் பற்றி ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உறுப்பினர்கள் புறப்படும் இடத்தில் ஏறினால்தான் அவர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கப்படுகிறது. வழியில் இன்னொரு தொகுதி வருகிறது என்றால் வழியில் உள்ள அந்தத் தொகுதி உறுப்பினர் ஏறுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது. இதில் அமைச்சர் அவர்கள் தக்க கவனம் செலுத்தி அதற்குண்டான நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உறுப்பினர்கள் எங்கே ஏறினாலும் இடம் கொடுப்பதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகப் பணியாளர்களின் பணி நேரம் முந்தைய ஆட்சிக்காலத்தில் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. ஒரு மணி நேரமாவது சலுகை அளிக்க வேண்டும்.

எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கும் வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டம் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிகாலத்தில் இருந்து கேட்கப்பட்டு வருகிறது. அனைத்து பேருந்துகழக ஊழியர்களுக்கும் வீடுகள் கட்டித் தரவேண்டும். விழுப்புரத்தில் மத்திய தொழிற்கூடம் கட்டித் தரப்பட வேண்டும். பொதுமக்கள் நலன் கருதி கழகப் பேருந்துகள் நிற்கக் கூடிய இடங்களில் ஹோட்டல்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சார்பிலேயே கட்டப்படவேண்டும். போக்குவரத்துக் கழக அலுவலகங்கள் வாடகைக் கட்டடங்களில் இல்லாமல் அவற்றிற்கு சொந்தக் கட்டடங்கள் கட்டித்தரப்பட வேண்டும். பல்லவன் பெருநகர் பணிமனைகளிலும் கிளை அலுவலகங்களிலும் தொலைக்காட்சி வசதி ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். மாவட்டந்தோறும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகள் துவங்கவேண்டும். ஆரணி-பெங்களூர், ஆரணி-காஞ்சிபுரம், ஆரணி-சேலம் பேருந்துகள் விட வேண்டும். ஆரணி பட்டு உற்பத்தியில் தலைசிறந்த இடமாகும். ஆரணியில் அதிகப்படியாக டவுன் போக்குவரத்து வசதியை செய்துதரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியங்களை ஆதரித்து விடைபெறுகிறேன்.

* திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைமீது நான் சென்ற ஆண்டு பேசிய போது போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் போராட்டத்தை தவிர்த்து அவர்கள் ஊதியக் கோரிக்கைகளை முடிக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்தினேன். அதற்

1981 ஏப்ரல் 27]

காக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கைகள் எடுத்தார்கள். அதற்காக அவர்களுக்கு என் பாராட்டுதல்களைத் தெரிவிக்கக்கூடிய நேரத்தில் இந்த அவையில் பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகத்தில் செல்வதற்கு பாஸ் வழங்குவதாக உறுதி அளித்தார்கள். ஆனால் அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவரவில்லை என்பதை வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்தத் துறை சம்பந்தமாகக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள கொள்கை அறிக்கையில் பார்க்கிறபோது நாஷனலைசேஷன் ஸ்கீமை ஏறத்தாழ இந்த அரசு கைவிட்டிருக்கிறது என்ற முறையில்தான் நிலைமை இருக்கிறது என்பதை வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 58 சதவிகிதம் தேசவுடைமையின் கீழ் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது என்று இந்தக் கொள்கை அறிவிப்பில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் 12 ஆண்டுக் காலத்தில்தான் இந்த 58 சதவிகிதம் என்றளவிற்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மறந்து விடக்கூடாது.

இன்று மின்சாரம், வாட்டர், ரெயில்வே போன்றவையெல்லாம் மக்களுக்கு முக்கிய ஏற்பாடுகள் என்ற முறையில் (Essential Services) என்ற முறையில் அரசாங்கம் நடத்திவருகிறது. அதேபோல் மக்களுக்கு சேவை செய்யும் போக்குவரத்தையும் எசென்ஷியல் சர்விஸ் என்ற முறையில் அரசுடைமையாக்க வேண்டும். ஆகவே இந்த நாஷனலைசேஷன் ஸ்கீமை விரிவுபடுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-20)

இன்று கிராமங்களிலே அதிக பஸ்கள் விடுவதாகச் சொல்லி, நேஷனலைசேஷனைக் கைவிடக்கூடிய நடவடிக்கைகள் எடுப்பதாகச் சொல்வது சரியல்ல. பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு அல்லது தாலுகா சென்டர்களுக்கு, கிராமங்களுக்கு கவர்பண்ணக்கூடிய முறையில் பெருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன என்று அமைச்சர்கூட சொல்லமாட்டார் என்று எண்ணுகிறேன். ஆகவே, இந்த நேரத்திலே எந்த அளவுக்கு அதிகமான பஸ்களை விட முடியுமோ, அந்த அளவுக்கு அதிகமான பஸ்களை விடுவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். அதே நேரத்திலே, அந்த நேஷனலைசேஷன் கொள்கையையும் வலியுறுத்தி ஆகவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன். மலையோர பகுதிகள், தஞ்சை மாவட்டத்தில், மற்றும் இருக்கக்கூடிய கிராமங்களுக்கெல்லாம் இந்த போக்குவரத்து வசதியைக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, இந்த கொள்கை விளக்க அறிக்கையிலே, கட்டண உயர்வு ஏற்படுத்தக்கூடிய ஒரு ஷரத்து இருக்கிறது. இந்த நேரத்திலே ஒன்றை நான் வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். போக்குவரத்து என்பது மக்க

ளுடைய வாங்கும் சக்திக்கு உட்பட்டிருக்கவேண்டும். 'வித்தின் தி பர்சேசிங் பவர் ஆப் தி பிபுள்' இருக்கவேண்டும். ஆனால், இன்று நமது போக்கு வரத்துத் துறை செல்லுகின்ற நிலையைப் பார்த்தால், 'வித்தின் தி பர்சேசிங் பவர்' இருக்குமா என்பதில் நியாயமான சந்தேகம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இந்த முறையிலே கொண்டு செல்வது சரியல்ல, இன்றைக்கு இந்த நிலைமைக்குக் காரணமாக இருப்பது, வரி உயர்வினால் ஏற்படக்கூடிய விலை வாசியாகும். அதற்கு முக்கிய பொறுப்பாக இருக்கக்கூடிய மத்திய அரசை, இதை ஒரு எஸ்சென்சியல் சர்வீஸ் என்ற முறையில் இதை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர, எந்த அளவுக்கு மானியம் வாங்க முடியுமோ, அந்த அளவுக்கு வாங்க மத்திய அரசை வலியுறுத்த வேண்டுமே தவிர, மக்களை டாக்ஸ் பண்ணக்கூடாது, அந்தக் கொள்கை சரியாக இருக்காது என்று நான் இந்த நேரத்திலே வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். அதற்கு காரணம் சொல்லக் கூடிய நேரத்தில், டயர் விலை உயர்வு என்று சொல்வது சரியல்ல. கன்னியா குமரி மாவட்டத்தில் உற்பத்தியாகும் ரப்பரை இந்த போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தேவையான டயர் உற்பத்திக்கான ஸ்கீம் இருந்தது. ஆனால், அது கைவிட்டது மாதிரி இருக்கிறது. அது சரியல்ல. டயர் உற்பத்தி, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உற்பத்தி செய்வதற்கு போக்குவரத்துத் துறை அல்லது அரசின் மற்ற இலாக்காக்கள் எந்த அளவுக்கு அதற்கான பாக்டரியை உருவாக்க வேண்டுமோ, அந்த ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்று கொடுக்கப்பட்டுள்ள கொள்கை விளக்க அறிவிப்பில், 'எர்னிங் பெர் கிலோ மீட்டர்' உயர்ந்திருப்பதாகவும், பிரேக் டவுன் குறைந்திருப்பதாகவும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், இதற்கெல்லாம் முக்கிய காரணமாக இருப்பது தொழிலாளர்கள் என்பதை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. தொழிலாளர்களுக்கு என்ன முறையிலே சலுகைகள் அளிக்கப்பட வேண்டுமோ, அந்த முறையிலே வசதிகள் அளிக்கப்பட வேண்டும். ஆனால், அப்படிச் செய்யப்படவில்லை. போதுமான அளவுக்கு தொழிலாளர்கள் வைக்கப்படவில்லை; அதனால் அவர்களுக்கு ஒர்க் லோட் அதிகமாகக்கூடிய நிலைமை தான் இருக்கிறது. அது சரியல்ல. நார்ம்ஸ் அடிப்படையிலே தொழிலாளர்கள் நிர்ணயிக்கப்பட வேண்டும். நார்ம்சைக் கணக்கிட்டுத் தொழிலாளர்கள் வைக்கப்படாமல், அவர்கள் அன்-அக்கவுண்டடாக தொழிலாளிகளை வைத்திருக்கிறார்கள். கேரளாவிலே ஒரு பேருந்திற்கு 10 தொழிலாளர்களும், மேற்கு வங்காளத்திலே ஒரு பேருந்திற்கு 13 தொழிலாளர்களும் இருக்கிறார்கள். ஆனால், இன்றைக்கு நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே 7.5 சதவிகிதம் என்ற முறையிலே தொழிலாளர்கள் இருப்பதாகக் காணப்படுகிறது. எனவே, இதைக் கணக்கில் கொண்டு, இந்தத் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்பட வேண்டும். தேவையான தொழிலாளர்களை

1981 ஏப்ரல் 27]

நியமிக்க வேண்டும். டெய்லி வேஜஸ் தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டும். அவர்கள் மற்றவர்கள் பெறக்கூடிய சலுகைகளைப் பெற வேண்டும், நார்ம்ஸ் அடிப்படையிலே தொழிலாளர்கள் நியமிக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். உதாரணமாக சொல்ல வேண்டுமானால், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 662 பேருந்துகள் இருக்கின்றன. இன்றையதினம் 7.5 என்ற முறையிலும்கூட 4,962 தொழிலாளர்கள் அங்கே இருக்க வேண்டும். ஆனால், 4,669 தொழிலாளர்கள் தான் அங்கே இருக்கிறார்கள். இதுகூட, இந்த எஞ்சினியரிங் செக்ஷனைச் சேர்ந்த 300, 400 பேர்களைச் சேர்த்திருக்கிறது. இதெல்லாம், போதுமான தொழிலாளர்கள் அங்கே இல்லை என்பதைக் காட்டுகிறது. அதன் காரணமாக மெயின்டெனென்ஸ் பாதிக்கப்படுகிறது. விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றது. இதைத் தவிர்க்க குறைந்த அளவு போதுமான தொழிலாளர்கள் இருக்கும்படி செய்ய வேண்டும்.

இதேபோன்று, இன்றைக்கு லாஞ்சிவிடி ஸ்கீம் கொடுத்திருப்பதால், தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை கிடைக்கும் என்று சொல்லியிருப்பது முழுமையாக சரியல்ல. இந்த லாஞ்சிவிடி ஸ்கீமினால், டெய்லி பெயிட் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் முன் சர்விசுடன் நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டும். மற்றவர்களுக்கு கிடைக்கும் சலுகைகள் இவர்களுக்கும் கிடைக்க வேண்டும். அந்த அளவுக்கு மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும். அதே போன்று, 73, 75-லே வேலை நிறுத்தத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட சர்வீஸ்கள் இன்று இதிலே சேர்த்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும். டெய்லி பெயிட் ஆக இருந்த கால சர்வீஸ் எல்லாத் தொழிலாளிகளுக்கும் ரெவியூவிற்கு, சேர்த்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும். இன்னும் திறமையாகவும், நிறைவுள்ளது மூலம் இன்று ரெவியூ கொடுக்கப்படும் என்று சொன்னால் யாருடைய திருப்தி? இது அதிகாரிகளுடைய திருப்தியை ஒட்டி இருக்கிறது. இது பழி வாங்குவதற்கு, 'டிஸ்கிரிமினேஷனுக்கு' இடம் கொடுக்கிறது. ஆகவே எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் அவர்களுடைய சர்விசின் அடிப்படையிலே அவர்களுக்கு ரெவியூ கொடுக்கப்பட வேண்டும். இதுதான் 'லாங்கிவிட்டி பே ஸ்கீமில்' உள்ள உண்மையான நோக்கம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் இன்று ரெவியூ மறுக்கப்படுகிறது என்றால், ஒரு தொழிலாளிக்கு இரண்டு பனிஷ்மென்ட் கொடுக்கப்படுகிறது என்று அர்த்தம். அவர்களுடைய குற்றத்திற்கு 'சஸ்பென்ஷன்' கொடுக்கப்படுகிறது; 'இன்கிரிமெண்ட் கட்' செய்யப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் அவர்களுக்கு ரெவியூ கொடுக்க முடியாது என்று சொல்வது சரியில்லை. அவசர காலத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்ட, அதேபோல திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே ஏற்படுத்தப்பட்ட பாதிப்புகள்; அந்த பாதிப்புகளை மாற்றுவதற்கு இந்த அரசு நடவ

நடக்கை எடுக்க வேண்டாமா என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேமாதிரி 'டெர்மினல் பெனிபிட்': 378 ஆம் எண் ஜி.ஓ.படி தொழிலாளர்களுக்கு 'டெர்மினல் பெனிபிட்' கொடுக்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். இன்று அது மாற்றப்பட்டிருக்கிறது, அது சரியில்லை. எந்த அளவு விரைவிலே தொழிலாளர்களுக்கு கொடுக்க முடியுமோ, அதை கொடுக்கப்பட வேண்டும். இன்று அது கொடுக்கப்படாததன் காரணமாக பல தொழிலாளர்கள், வேலையை விட்டு சென்றிருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள் உண்மையிலே வாழ்க்கை நடத்துவதற்கு மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல 'இன்சென்டிவை' பொறுத்தவரை இன்றைக்கு எல்லா போக்குவரத்து கழகங்களில் ஒரே மாதிரியாக இன்சென்ட்டிவ் கொடுக்கப்படுவதில்லை. உதாரணத்திற்கு சொல்ல வேண்டுமென்றால், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து கழகத்தில் இன்று பாடி பில்டிங் பிரிவில் இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு பல்லவன் பாடி பில்டிங் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுக்கின்ற அளவு கொடுக்க முடியாது என்று அந்த நிர்வாகம் மறுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. 1977-ல் போடப்பட்ட ஒப்பந்தம் இன்னும் அது அமலுக்குக் கொண்டு வரப்படாத நிலைமை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல தொழிலாளர்களுக்கு சட்டப்படியாக கொடுக்கப்படவேண்டிய வசதிகள் இன்றைக்கும் பல பணிமனைகளிலே கொடுக்கப்படுவதில்லை. தொழிலாளர்களுக்கு 'ரெஸ்ட் ஷெட்' இல்லை. ரோடுகளிலே தூங்குகின்ற நிலை இருக்கிறது. பல இடங்களை அதைப்போல சுட்டிக்காட்ட முடியும். குழித்துறையிலே இருக்கிற பணிமனையில் ரெஸ்ட் ஷெட் இல்லை. பல பணிமனைகளில் குடிப்பதற்கான தண்ணீர் வசதி இல்லை. மோட்டார் வெகிகிள் ஆக்ட்படி கேண்டீன் வசதிகள் போதுமானதாக இல்லை. 51 டெப்போக்களில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அது சேரன் போக்குவரத்து கழகத்திலேதான் அதிகமாக இருக்கிறது. இது மற்ற கழகங்களில் அவ்வளவு இல்லை. எல்லாக் கழகங்களிலும் கேண்டீன் வசதி பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலும், டெப்போக்களிலும் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். 'சப்சிடைஸ்ட்' கேண்டீனாக இருக்க வேண்டும்.

அதேமாதிரி "Fair Price Shop'
வேண்டும். சி.சி.ஏ. பொறுத்தவரையில் அதிகாரிகளுக்கு 1—4—1978-ல் இருந்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கு 1—4—80 முதல் கொடுக்கப்படுகிறது. இந்த முடிவு சரியில்லை. எல்லோருக்கும் ஒரே மாதிரியாக கொடுக்கப்பட வேண்டும். மெடிகல் வசதிகளைப் பொறுத்தவரை ஏற்படுத்தியிருக்கிற வசதிகள் போதுமானதாக இல்லை. அதிகமான டெப்போக்களில் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். திருவள்ளுவர் கழகத்திலே இருக்கிற பல பணிமனைகளில் மெடிகல் வசதிகள் இல்லை.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

தொழிலாளர்களுக்கு (promotion) கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். நேரடியாக வெளியிலிருந்து ஆட்களை "checking Inspectors" போன்ற பதவிகளுக்கு எடுப்பது சரியாக இருக்காது. டிரைவர்களைப் பொறுத்தவரை இன்றைக்கு, ஸ்டார்ட்டர், வெகிக்கிள் எக்சாமினர், பார்க்கிங் கண்ட்ரோலர், டிரைவிங் இன்ஸ்ட்ரக்டர் போன்ற பதவி உயர்வு அவர்களுக்கு கொடுக்கலாம். ஆனால் பல கழகங்களில், குறிப்பாக கட்டபொம்மன் கழகத்தில் 1977-ல் ஒப்பந்தம் போட்டு இன்னும் அவை நடைமுறைப்படுத்தவில்லை. இந்த நிலை பல கழகங்களிலும் இருக்கின்றது.

அதேபோல 'ட்ரான்ஸ்பர்சை' பொறுத்தவரை அதிகாரிகளுக்கு லஞ்சம் வாங்க தூண்டுதலாக இந்த ட்ரான்ஸ்பர் அமைகிறது. ஆகவே தெளிவான கொள்கை இந்த ட்ரான்ஸ்பர்சை பொறுத்தவரையில் இல்லை. கழகத்திலிருந்து இன்னொரு கழகத்திற்கும், கழகத்திற்குள்ளேயும் ட்ரான்ஸ்பர்ஸ் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தக் கொள்கையை உருவாக்க வேண்டும்.

அதேபோல தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிற பேட்டா பல வருடங்களுக்கு முன் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. விலைவாசி ஏறி இருக்கிறது. பேட்டாவை அவர்களுக்கு உயர்த்தி கொடுக்க வேண்டும். இன்சென்டிவ் இணைக்கப்பட்ட பேட்டா என்பது சரியாக இருக்காது.

டிசிப்பிளின் புரோசீடிங்சை பொறுத்தவரை எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் தொழிலாளர்களுக்கு இல்லாமல் இருந்து வருகிறது. ஆகவே ஸ்டான்டிங் ஆர்டர்சை அமுலுக்கு கொண்டு வரவேண்டும். அதிலே பழிவாங்கும் படலம் இருக்கிறது, பார்ஷியாலிட்டி படலம் இருக்கிறது, அதையெல்லாம் மாற்றியமைக்க வேண்டும்.

(முற்பகல் 11-30)

நீதிமன்றத்தின் முடிவு வந்ததற்குப் பிறகுகூட தொழிலாளர்களை வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளாத நிலைமை பல இடங்களிலே இருக்கிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமென்றால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே மாயாண்டி என்ற டிரைவருக்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டின் தீர்ப்பு அவருக்கு வேலை கொடுக்கவேண்டுமென்று வந்தும்கூட இன்னும் வேலை கொடுக்கப்படவில்லை. அதைப்போலவே கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கிருஷ்ணன் பிள்ளை என்ற டிரைவருக்கு நீதிமன்றத்திலிருந்து அவர் குற்றவாளியல்ல என்று தீர்ப்பு வந்தும்கூட வேலை கொடுக்கப்படவில்லை. இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை கவனித்து அவர்களுக்கு உடனடியாக வேலை கொடுக்க வேண்டும்.

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [1981 ஏப்ரல் 27

டேமேஜஸைப் பொறுத்தவரையில் தொழிலாளர்களிடமிருந்து பிடிக்கப்படுவது சரியல்ல. டேமேஜஸ்க்கு காரணமாக இருந்த நிலைமைகளை எல்லாம் கவனத்திலே எடுத்துக்கொண்டு அதை நிர்ணயம் செய்யவேண்டும்.

விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அந்த விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும்.

பிரயாணிகளைப் பொறுத்தவரையிலே பேருந்துகளிலே போதுமான செக்யூரிட்டி இல்லாத நிலைமை இருக்கிறது, அதைத் தவிர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும்.

லாரிகள் ஓவர் ஸ்பீடை செக் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். இரவு நேரங்களிலே ஸ்பீடாக போகாமல் குறைந்த வேகத்திலே போகக்கூடிய முறையிலே நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும்.

லாரிகள் ஆக்ஸிடன்ட் அதிகமாக ஏற்படக்கூடிய இந்த நேரத்திலே அவர்களுக்கு நிவாரணம் கொடுப்பதிலே எவ்வளவு துரிதப்படுத்த முடியுமோ அந்த அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். டிஸ்ஏபிள்டு அல்லது டெத் ஏற்பட்டால் அவர்களுக்குத்தான் நிவாரணம் கொடுக்கப்படுகிறது. 1, 2, 3 ஆண்டுக் காலத்திற்கு விபத்து ஏற்பட்டதன் காரணமாக ஆஸ்பத்திரியிலே இருந்து வைத்தியம் பார்க்கின்றவர்களுக்கு எந்தவிதமான நிவாரணமும் கிடையாத நிலைமை இருக்கிறது. இதை மாற்றியமைக்க வேண்டும். நீண்ட நாட்கள் ஆஸ்பத்திரியில் வைத்தியம் பார்க்கின்றவர்களுக்கு தகுந்த அளவுக்கு அவர்களுக்கு நிவாரணம் கொடுக்க காம்பன்சேஷன் சட்டத்திலே மாற்றத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விபத்துக்களுக்கு ஒரு முக்கியமான அம்சம் என்னவென்றால் ஆர்.டி.ஓ.க்கள் ஆபீஸ்களிலே ஒழுங்காக பஸ்களை செக் பண்ணுவது இல்லை. ஆர்.டி.ஓ.க்கள் ஆபீஸ்களிலே லஞ்சம் பெறுகிற படலமாக அவைகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்கள் அதிகமான வேலை பளு இருப்பதாக ஒரு காரணத்தினைச் சொல்லிக்கொண்டு இப்படிச் செய்கிறார்கள். ஆகவே அவர்களுக்கு உள்ள ஓர்க் லோடை குறைக்க நடவடிக்கை எடுத்து ஆர்.டி.ஓ.க்கள் சரியான முறையிலே பஸ்களை செக் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்கு கரப்ஷனுக்கு அஸ்திவாரமாக இருக்கிறது. ஆம்னி பஸ் சம்பந்தமாக வழக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது என்று பத்திரிகையிலே பார்த்தோம். அது என்ன ஆயிற்று என்று

தெரியவில்லை. அது வாபஸ் வாங்கப்பட்டு இருக்கிறது என்று கேள்விப்படு கிறோம். அது உண்மையாக இருந்தால் சரியாக இருக்காது என்பதைத் தெரி வித்துக்கொள்கிறோம். சமீபத்திலே திருப்பதியிலே ஒரு ஆம்னி பஸ் பெர்மிட்டே இல்லாமல் இருப்பதாக பிடிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று பத்திரிகை யிலே பார்த்தோம். இதற்கு எல்லாம் இந்த ஆர்.டி.ஓ.-க்களிலே இருக்கின்ற ஆட்கள்தான் பொறுப்பாகும், ஆகவே இதையெல்லாம் தடுப்பதற்கான நடவ டிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே கரப்ஷன் இன்றைக்கு ஒரு பெரிய அம்ச மாக இருக்கிறது. பல டெப்போக்களிலே டியூப்ளிகேட் டிக்கட்டுகளை விநியோகம் செய்கிறார்கள் என்று கேள்விப்படுகிறோம். செக்கிங் இன்ஸ்பெக் டர்களுடன் ஒரு அண்டர்ஸ்டான்டிங்கை வைத்துக்கொண்டு செக் பண்ணு வதிலே முறைகேடுகள் ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. அதன் காரணமாக அதற்கு ஒத்துக்கொள்ளாத தொழிலாளர்கள் பலமீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு அவர்கள் வெளியே தள்ளப்படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. குறிப்பாக தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பல பேர்கள் லஞ்ச லாவண்யத் திற்கு ஒத்துக்கொள்ளாத காரணத்தினால் அவர்கள் அதிகாரிகளால் பழி வாங்கப்பட்டு வெளியே அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றார்கள் என்று கேள்விப்படு கிறோம்.

லாரிகளிலே வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு பாதுகாப்புக் கொடுக்கின்ற முறையிலே ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும். அவர் களுக்கு போதுமான ஊதியம் கொடுக்கக்கூடிய சட்டத்தை கொண்டுவர வேண்டும். அவர்களுக்கு ரெஸ்ட் ஷெட்கள் ஏற்படுத்தப்படவேண்டும்.

அடுத்து குட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனை விரிவுபடுத்த வேண்டும்.

ஆட்டோக்களிலே மீட்டர்கள் சரியான முறையிலே பொருத்தப்பட வேண்டும். கிராமங்களிலே இருக்கின்றவர்களைப் பொறுத்தவரையில் மீட் டர்கள் இல்லாவிட்டால் கூட ஸ்டேஜ்க்கு ஸ்டேஜ் பெயர்களை வைத்து செயல் படக்கூடிய முறையிலே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கி றேன். துறைமுகங்களைப் பொறுத்தவரையிலே கொள்கைக் குறிப்புகளிலே கொளச்சல் துறைமுகத்தை மைனர் போர்ட்டாக போட இருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதை இண்டர்மீடியரி போர்ட்டாக உயர்த்த வேண்டும். அப்பொழுது கார்கோ சென்று வருவதற்கான வாய்ப்பு நிறைய இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நான் கடைசியாகச் சொல்ல விரும்புவது என்னவென்றால், அது ஒருவேளை அமைச்சரவர்களுக்கே தெரியும் என்று கருதுகிறேன். பல கழகங்களில் வேலை செய்யாமலே பல நபர்கள் ஊதியம் பெறுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்

கிறது. அதற்காக அமைச்சருடைய பெயரும் பல விஷயங்களிலே பயன் படுத்தப்படுகிறது. அவ்வாறு இருப்பது சரியல்ல. இம்மாதிரி வேலை செய்யாமல் ஊதியம் கொடுக்கும் முறைகளைத் தவிர்க்கின்ற முறையில் அரசு கடுமையான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்தி, எனக்குப் போதுமான நேரத்தைத் தந்த துணை சபாநாயகரவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, 1981-82 ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது ஓரிரு கருத்துக்களை வழங்குவதற்கான வாய்ப்பினை உருவாக்கித் தந்தமைக்காக முதலிலே நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும், இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இருக்கின்ற மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களைக் காட்டிலும் தமிழகத்திலே இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பாக நடைபெற்று, இந்தக் கழகத்தை நீங்கள் பின்பற்ற வேண்டுமென்று அவர்களுக்குச் சொல்லுகின்ற அடிப்படையில் இருக்கின்றன. இந்த அளவிற்கு இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இருக்கின்ற அத்தனை மாநிலங்களும் தமிழகத்தைப் பின்பற்றிக் கொண்டிருக்கின்ற நிலைமையை நாம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இங்கே பேசிய காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய துணைத் தலைவரவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவரவர்கள் தேர்தல் காலத்தில் இரண்டு மாவட்டங்களின் பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்குகிறோம் என்று தெரிவித்த கருத்தின் அடிப்படையில் இங்கே அவர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்கள். பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையிலும் தமிழகத்தில் 1977 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னால், புரட்சித் தலைவரவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பிலே ஏறியதற்குப் பின்னாலே, போக்குவரத்துத் துறையில் இன்றையதினம் ஏறக்குறைய 2,100 பேருந்துகள் பல்வேறு தடங்களில் விடப்பட்டிருக்கின்றன. இவர்கள் தேசியமயமாக்கப்படவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். இங்கே கார்ப்பரேஷனிலே இருக்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஏறக்குறைய 7,000-க்கும் மேற்பட்டு இருக்கின்றன. தனியார் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஏறக்குறைய 5,000 பேருந்துகள் இன்று ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. பல்வேறு கிராமப்புறங்களில் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்ற தனியார் நிறுவனங்களைச் சேர்ந்தவர்கள், அந்த இடங்களிலேயெல்லாம் கார்ப்பரேஷன் பேருந்துகள் விடப்படுகின்ற காரணத்தால், எங்கள் பேருந்துகளையெல்லாம் நீங்கள் எடுத்துக்கொள்ளுங்கள் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு கார்ப்பரேஷன்கள் பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்]

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், பெரும்பாலும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் பல்வேறு கட்டங்களில், இரண்டு மூன்று நாட்கள் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி ஏறக்குறைய 7 கோடி ரூபாய் அளவிற்கான போனஸ், சம்பள உயர்வு ஆகியவை கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இங்கேயிருக்கின்றவர்கள் பல்வேறு கோணங்களிலேயெல்லாம் சுட்டிக்காட்டிப் பேசினார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் எல்லாம் தமிழகத்திலே உருவாக வேண்டும், கிராமங்களிலே இருக்கின்ற மக்கள் பேருந்துகளின் மூலமாக நகரங்களுக்கு வர வேண்டுமென்ற அடிப்படைத் தத்துவத்திலே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களும், புரட்சித் தலைவர் அவர்களும் சுமார் 2,000 பேருந்துகளை கிராமப்புறங்களில் விட்டிருக்கிறார்கள். 32,000 கிராமங்களில் உள்ள ஏழை எளிய மக்கள், அடித்தளத்திலே உள்ள மக்கள் பயன்படுத்துகின்ற அளவிற்குப் பல்வேறு பகுதிகளிலேயும், பேருந்துகள் செல்ல முடியாது என்ற இடங்களிலேயெல்லாம் கூடப் பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1,000-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை விடும் வகையில், வருகின்ற மாதத்தில் ஊட்டியிலே 1,001-வது பேருந்தைவிட இருக்கிறார்கள்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் பல்வேறு கிராமங்களில், பல்வேறு வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை விட்டாலும்கூட இன்றைய தினம் இலாபத்தை ஈட்டியிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல முறையில் போனஸ் வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகளைக் கட்டித் தந்து நல்ல வாழ்க்கை நடத்துவதற்கு வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை விட்டிருந்தாலும், கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், பெரியார் மாவட்டம், நீலகிரி மாவட்டம் ஆகிய மூன்று மாவட்டங்களையும் இணைத்துக்கொண்டு இன்றைய தினம் அக்கழகம் இருக்கிறது. ஆகவே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பெரியார் மாவட்டத்திற்கு என்று தனியாக பிரிவை ஏற்படுத்தி, அதற்கு தனியாக ஒரு பெயரை உருவாக்கி, பெரியார் மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை நான் இங்கே எடுத்து வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் அமைச்சரவர்கள் பல்வேறு வழித்தடங்களிலேயும், அங்கே வாழ்கின்ற மக்களின் வசதிக்காக மினி பஸ்களை விடும் வகையில் பல்வேறு திட்டங்களை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

குறிப்பாக எடுத்துக் கொண்டால், தாளவாடியிலேயிருக்கிற மக்கள், பல்வேறு கிராமங்களிலேயிருக்கிற மக்கள், பேருந்து வசதி இல்லாத காரணத்தாலே, மலைப் பகுதியாக இருக்கிற காரணத்தாலே, அந்தப் பகுதியிலே பேருந்துகளே செல்ல முடியாத சூழ்நிலையிருக்கிற காரணத்தாலே, அங்கே மினி பஸ்கள் விடப்பட்டு, ஏறத்தாழ, 10, 15 கிலோமீட்டர் வருகிற கிராம மக்கள், மினி பஸ் மூலமாக, பேருந்துகள் செல்லும் இடத்திற்கு வரக்கூடிய நிலைமையை உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-40)

அதேபோல், சத்தியமங்கலத்திலிருந்து கோபிசெட்டிப்பாளையம் வழியாக, சென்ற காலத்தில் ஒரு விரைவுப் பேருந்து விடப்பட்டிருந்தது. இரண்டு ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்பாக விடப்பட்ட அந்தப் பேருந்து இப்பொழுது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னையில் பல்வேறு வேலைகள் காரணமாக, வியாபார நோக்கத்திற்காக, அங்கிருந்து 50-க்கும் மேற்பட்டவர்கள் சென்னைக்கு வருகிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பேருந்தை மீண்டும் சென்னைக்கு விடும் வகையில் அமைச்சர் அவர்கள் நிலைமையை உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை நான் விடுக்க விரும்புகிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், பொறியியல் கழகம் உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பொறியியல் கழகத்தில் நல்ல பல்வேறு திட்டங்களை செயல்படுத்துகிற முறையிலே, 'பாடி பில்டிங்' கட்டுகிற முறையிலே, செயல்படுத்துவதன் காரணமாக, நல்ல முறையிலே இலாபத்தை ஈட்டிக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்காக, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் அந்த மாவட்டத்திலேயிருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் பாராட்டுத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், அங்கே ஓயர் லெஸ் பொருத்தப்பட்ட 6 பேருந்துகள் நம்முடைய அரசு வந்ததற்குப் பின்னாலே விடப்பட்டிருக்கிறது. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் பல்வேறு கோணங்களிலே இங்கே சொன்னார்கள்.

கிராமப்புறங்களுக்கு மினி பேருந்துகளை விட்டதற்குப் பின்னால், விலைவாசிகள் ஏறியதற்குப் பின்னால், பெட்ரோல் விலை, டயர் விலை, சேசிஸ் விலை ஏறியதற்குப் பின்னால்கூட, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இலாபத்திலே நடக்கிறது என்று சொன்னால், அன்றையதினம் ரூ. 8 கோடி நட்டத்திலே ஓடியுள்ளது என்பதை நீங்கள் பார்த்திருக்கிறீர்கள். ஆனால், கிராமங்களில் ரோடு வசதியில்லாத இடங்களில், இன்றையதினம் பேருந்துகளை விட்டு,

TRUTH ALONE TRIUMPHS

இலாபம் அடைந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்பதன் நோக்கத்தை அனைத்துக் கட்சிகளும் ஏற்று, இன்னும் பல்வேறு கிராமங்களில் உள்ள மக்கள் போக்குவரத்து வசதி பெற தாங்கள் உறுதுணையாக இருக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் நட்டத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று புத்தகத்தில் தரப்பட்டிருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் இலாபம் பெறுகிறது என்று சொல்கிறார்.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்தான் இலாபத்தை ஈட்டிக் கொண்டிருக்கிறது என்று எடுத்துச் சொன்னேன். மற்ற கார்ப்பரேஷன்கள் எல்லாம், இன்றையதினம் பெட்ரோல் விலை உயர்வுக்குப் பின்னால், டீசல் விலை உயர்வுக்குப் பின்னால், டயர் விலை உயர்வுக்குப் பின்னால், நட்டத்தில் நடைபெற்று வருகின்றன என்று புள்ளி விவரம் காட்டுகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இலாபம் அடைந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அறிவார்கள்.

அடுத்து, சரக்குப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், கிராமங்களிலே உள்ள பொருள்களை நகரங்களுக்கு எடுத்து வர, புதிதாக, பாதிப் பேருந்தை சரக்குகள் பேருந்தாகவும், பாதிப் பேருந்தைப் பிரயாணிகள் பேருந்தாகவும் பிரித்து, புதிய ஏற்பாட்டை நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் செய்திருக்கிறார்கள். தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் இந்தியத் துணைக் கண்டமே வியக்கின்ற அளவிலே, நல்ல முறையிலும், சிறப்பான முறையிலும், நாகரீகமாகவும், விரைவாகவும் செல்லக்கூடிய போக்குவரத்தை, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், புரட்சித் தலைவர் அவர்களும் உருவாக்கித் தந்திருக்கிறார்கள். பல்வேறு கிராமங்களிலே போக்குவரத்துக்கு வழி செய்ய வேண்டுமென்று எடுத்துச் சொல்கிறீர்கள். ஆனால், பயண டிக்கட்டுகளின் விலையை உயர்த்த வேண்டாமென்று சொல்கிறார்கள். பல்வேறு மாநிலங்களிலே டிக்கட்டுகளின் விலையை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் டிக்கட்டுகளின் விலையை உயர்த்தாத காரணத்தால்தான் கிராமங்களுக்குப் பல்வேறு பேருந்துகளை விட முடியாத நிலைமையிருக்கிறது. உலக வங்கியிடமிருந்தும் பணம் பெற முடியாத நிலைமையிருக்கிறது. ஆகவே, அனைத்து கிராம மக்களின் நலன் கருதி, டிக்கட்டுகளின் விலையை உயர்த்தி, பேருந்துகளை எல்லா கிராமங்களுக்கு விடக்கூடிய வாய்ப்பினை உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்று கேட்டு, பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்கு நன்றி கூறி, முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

[1981 எப்ரல் 27

* திரு. மு. அம்பிகாபதி: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய மானியக் கோரிக்கையின் மீது இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில முக்கியமான கருத்துக்களை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். குறிப்பாக போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களுடைய குறிப்பில் தமிழகத்தில் 11,832 பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்றும் அதிலே 6,904 பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தமானவை என்றும் குறிப்பிட்டுள்ளார். மொத்தப் பேருந்துகளில் 58 சதவிகிதம் பேருந்துகள் அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் இருக்கின்றன என்றும் கூறி இருக்கிறார்கள். தமிழக அரசாங்கம் தனது பேருந்துகளுக்கும், தனியார் துறை மூலம் ஓடுகின்ற பேருந்துகளானாலும் சரி, அவைகளுக்குத் தேவையான 'சேசிஸ்', டயர், டியூபுகள் போன்றவைகளைத் தயாரித்துக் கொடுக்கின்ற கம்பெனிகள், பல கோடி ரூபாய்களை இன்றைக்கு பன்னாட்டு மூலதனக் கம்பெனிகளும்தான் தயாரித்து, சுரண்டுகிறது என்பதை முதலிலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே தமிழக அரசே, தனக்கு வேண்டிய சேசிஸ்கள், டயர்கள் போன்றவைகளைத் தயாரிக்கக்கூடிய தொழிற்சாலைகளை அமைக்க வேண்டும் என்றும், அதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கார்ப்பரேஷன்களைப் பிரிப்பது பற்றி ஒரு கருத்து பேசப்படுகிறது. எங்களைப் பொறுத்தவரையில் இந்தக் கார்ப்பரேஷன்களை பிரிக்கக்கூடாது என்பதுதான் எங்களுடைய கருத்தாகும். காரணம் நிர்வாக செலவுகள் அதிகமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சி.ஆர்.சி., பி.ஆர்.சி., பி.டி.சி. போன்ற கழகங்களில் இருப்பதைப்போல, இவைகளைப் பிரித்தால் அவைகளுக்கும் சேர்மன், எம்.டி., செயலாளர், பைனான்சியல் அட்வைசர், டெக்னிக்கல் அட்வைசர் இப்படிப்பட்ட அதிகாரிகளும் மற்றும் அலுவலகம் அதிகமாவதன் காரணமாக, நிர்வாகச் செலவுகள் மேலும் மேலும் அதிகமாகி, நஷ்டத்தில் நடத்துகின்ற நிலைமை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே தற்போது இருக்கக்கூடிய பல்வேறு பிரிவுகள் இருந்தால் அவைகளை ஒரே அமைப்பின் கீழ், ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழ் அந்தக் கார்ப்பரேஷன்களைக் கொண்டு வரவேண்டும். அப்போதுதான் ஒரேவிதமான ஊதிய விகிதம் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

உதாரணமாக இன்றைக்கு ஊதியம், போனஸ் சலுகைகள் வெவ்வேறு விதமாக இருக்கின்றன. பி.ஆர்.சி.யிலே ஒருவிதமான போனஸ், சி.ஆர்.சி.யிலே ஒருவிதமான போனஸ் வழங்கப்படுகின்றது. அதற்குக் காரணம் அந்தந்த நிறுவனங்களில் கிடைக்கும் வருமானத்தின் அடிப்படையில் வழங்கப்படுகின்றது என்று சொல்லப்படுகின்றது. கவர்ன்மெண்ட் அண்டர்டேக்கிங்

என்று சொல்லப்பட்டிருப்பதால் அதில் இருந்து வருகின்ற வருமானத்தை ஒன்றாக்கி கொடுக்கப்பட வேண்டும். சில பஸ்கள் மக்களின் சௌகரியத்தை முன்னிட்டு வருமானம் வரமுடியாத ரூட்டுகளில் விடவேண்டி வரும். இங்கே கூட அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள். மக்களின் நலன் கருதி, வருமானத்தை நோக்காமல் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார். அப்படி இருக்கும்போது அந்த ரூட்டுகளில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளில் கலக்ஷன் பேட்டா என்ற அடிப்படையில், வருமானம் வரமுடியாத ரூட்டுகளிலே கண்டக்டருக்கும், டிரைவருக்கும் எப்படி கலக்ஷன் பேட்டா கொடுக்க முடியும், ஊதிய உயர்வு கொடுக்க முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பே கூட இருக்கின்றது. கருமுத்து தியாகராஜருக்குப் பல மில்கள் இருந்தாலும், ஒரே மேனேஜ்மென்டுக்குக் கீழே இருப்பதால், அந்த மில்களினுடைய ஊதியங்கள் அத்தனையும் ஒன்றாகக் கொண்டு வரப்பட்டு அனைத்து மில்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்களுக்குச் சமமாக போனசும் மற்றும் வசதிகளும் வழங்கப் படவேண்டும் என்று சுப்ரீம் கோர்ட்டு தீர்ப்பிருக்கிறது. அந்தத் தீர்ப்பின் அடிப்படையில் இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழகத்திலே இருக்கக்கூடிய அத்தனை போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் கிடைக்கக்கூடிய லாபத்தை ஒன்றாக இணைத்து அனைத்து தொழிலாளர்களுக்கும் அது 20 சதமாக இருந்தாலும் 30 சதமாக இருந்தாலும், போனஸ் சட்டம் இருந்தாலும் சில சர்க்கரை ஆலைகளிலே 40 சதவிகிதம் கொடுக்கின்றார்களே, அப்படி போனஸ் வழங்கப் படவேண்டும் என்றும் அரசு அதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு ஆந்திரா, கேரளா, மகாராஷ்டிரம் போன்ற மாநிலங்களில் ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷன் தான் மிகப் பெரிய அளவில் இருக்கின்றது. ஆந்திராவில் ரெகக்னைஸ் செய்யப்பட்ட யூனியன் ஏ.ஐ.டி.யு.சி. யாகும். இங்கு இருப்பதுபோல் அங்கே பிரிவுகள் இல்லை. இங்கே பல பிரிவுகள் ஏற்பட்டதன் விளைவாக பல சிக்கல்கள், நிர்வாக சீர் குலைவுகள் ஏற்பட்டுள்ளன. குருடர்கள் யானையைப் பார்த்த கதையாக முடிந்தாலும் முடிந்துவிடும் என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-50)

உதாரணமாக, இன்றைக்கு பி.ஆர்.சி.யில் எடுத்துக் கொண்டால், டி.வி.எஸ்.இல் இருந்து வந்தவருக்கு ஒரு ஊதிய விகிதம். பிரைவேட் கம்பெனியில் இருந்து வந்தவருக்கு ஒரு ஊதிய விகிதம். அதேபோல, சி.ஆர்.சி.-ஐ எடுத்துக்கொண்டால், எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்.-சிலிருந்து வந்தவருக்கு ஒரு சம்பளம். எஸ்.எம்.டி.யில் இருந்து வந்தவருக்கு ஒரு ஊதியம். சக்தி விலாஸில் இருந்து வந்தவருக்கு ஒரு ஊதியம். தற்சமயம் அளிக்கப்படுகின்ற ஊதிய உயர்வுகள் ஒரே சீரான முறையில் உயர்த்தப்படுகிறது என்று சொன்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

னால், ஆரம்பிக்கிற நேரத்தில் அவர்களுடைய அடிப்படை ஊதியம் ஒரே முறையில் அளிக்கப்படாமல் இருந்தது. ஆகவே, அந்த அடிப்படை ஊதியமும் அனைத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரே நிலையில் அளிக்கப்பட வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தனியார் வழித் தடங்களில் நாம் பேருந்து விடுகிறோம். அப்படி விடுகின்ற போது, அந்த தனியார் பேருந்தையும் புக்-வேல்யூ போட்டு எடுத்துக்கொள்வ தோடு மட்டுமல்லாமல், அதிலே பணியாற்றும் தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். தஞ்சை மாவட்டத்தில், கும்பகோணம்-முத்துப்பேட்டை வழித்தடத்தில் ஒரு தனியார் பேருந்து ஓடிக்கொண்டு இருந்தது. அந்த இடத்தில் அரசு பஸ் விடப்பட்டது. அந்தத் தனியார் பேருந்து நிறுத்தப்பட்டதால், அது ஐடிலாக நின்று, அதை ஜப்தி செய்து கட்டி இழுத்துச் சென்று இருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர் களுக்கும் வேலை இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இப்படிப் பட்ட அவல நிலைமை அங்கே இருக்கிறது என்பதையும் சுட்டிக்காட்ட விரும்பு கிறேன்.

தனியார் பஸ்களில் வேலை பார்த்தவர்களை அரசு எடுத்துக் கொள்ளாத தற்கு என்ன காரணம் சொல்கிறார்கள் என்றால், அந்த கண்டக்டர்கள், டிரை வர்கள் 8 ஆண்டு காலம் அல்லது 10 ஆண்டு காலம் அல்லது 5 ஆண்டுக் காலம் அந்த பிரைவேட் கம்பெனியில் வேலை பார்த்து இருந்தபோதிலும், கண்டக்டர் லைசென்சு வைத்திருந்தபோதிலும், அவர்கள் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படிக்காததால் எடுத்துக்கொள்ளமாட்டேன் என்று சொல்கிறார்கள். 10 ஆண்டு காலத்திற்கு முன்னாலே அவன் கண்டக்டராக வருவதற்கு சான்றிதழ் பெற்று இருக்கிறான். எட்டாவது வரை படித்து இருக்கிறான். பத்தாண்டு காலம், எட்டாண்டு காலம் தனியார் துறையில் கண்டக்டராகப் பணியாற்றியிருக்கிறான். ஆகவே, அப்படிப்பட்டவர்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இனிமேல் புதிதாக கண்டக்டர் லைசென்சு வழங்குகிறபோது வேண்டுமானால் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்து இருக்க வேண்டும், இன்ன உயரம் இருக்க வேண்டும் என்று சொல்லி, அரசு உத்தரவிடலாம். ஆனால் ஏற்கனவே கண்டக்டர் லைசென்சு வாங்கி, அனுபவம் பெற்றவர்களை நிராகரிக்கக்கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 1 சென்டி மீட்டர், ½ சென்டி மீட்டர் குறைகிறது என்று சொல்லி அவர்கள் தனியார் துறையில் பணியாற்றினார்கள் என்கிற அனுபவத்தைக்கூட கணக்கில் கொள்ளாமல் நிராகரிப்பது சரியல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே, அவர்களுக்கும் அரசாங்கம் சம வாய்ப்பு கொடுத்து வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. மு. அம்பிகாபதி]

மோட்டார் சட்டங்களைத் தனியார் அமல்படுத்த வேண்டும் என்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்கிறோம். ஆனால் நம்முடைய பேருந்துக் கார்ப்பரேஷன் அமல்படுத்துகிறதா என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உதாரணமாகச் சொல்லவேண்டுமானால், தமிழ்நாடு கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் லாரிகளில் பணிபுரிகின்றவர்கள் 12 மணி நேரம், 20 மணி நேரம் வண்டி ஓட்டுகின்ற நிலைமை இருக்கிறது. அதிகாரிகளைக் கேட்டால், இரண்டு டிரைவர்கள் போடுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். இரண்டு டிரைவர் போட்டு இருந்தாலும், அந்த இருவரும் அதே வண்டியில்தான் பயணம் செய்யவேண்டும். ஒரு டிரைவர் வண்டியை ஓட்டிக் கொண்டு செல்கிறார் என்றால், மற்றவர்கள் அந்த வண்டியில் கண்டக்டர் செய்ய வேண்டிய வேலையைச் செய்யவேண்டும், அல்லது எழுத்தர்கள் செய்வதுபோல் மற்ற வேலைகளை கவனிக்க வேண்டும். ஆகவே, அந்த இரண்டு பேரும் விழிப்புடன் இருந்து அந்த வண்டி ஓடினால்தான் குறிப்பிட்ட இடத்தைச் சென்றடையும். அப்படியில்லையென்றால், வழியில் உள்ள புளிய மரத்தில்தான் மோதும். ஆகவே, ஒரு டிரைவர் 5 மணி நேரம் வேலை பார்க்கிறார் மற்றவர் 5 மணி நேரம் வேலை பார்க்கிறார் என்கிற வாதம் சரியாக இருக்காது. ஆகவே, அவர்களுடைய பணி நேரத்தை சீர்செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு கேன்டீன் வசதியைப் பொறுத்தவரையில், சேரன் ட்ரான்ஸ் போர்ட் கார்ப்பரேஷன் வெரி பைன் என்று சொல்லுகிறார்கள். அதேமாதிரி சாப்பாடும் நல்ல ருசியாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். நாம் கூட போய் சாப்பிட்டுப் பார்க்க வேண்டும். அந்தமாதிரி எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் கேன்டீன் வசதி, சாப்பாட்டு வசதி செய்து கொடுத்தால் என்ன? இன்றைக்கு பேருந்துகள் நிற்கக்கூடிய இடங்களில் இருக்கக்கூடிய ஓட்டல்களைப் பார்த்தால் 'மகா பயங்கர விலாஸ்'. அங்கே சாப்பிட்டால் நிச்சயம் மருத்துவ மனைக்குத்தான் போவார்கள். அதை எல்லாம் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும்.

இருநூறு பேர்களுக்கு மேல் இருந்தால்தான் கேன்டீன் வசதி என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படியானால் 200 பேர்களுக்கு குறைவாக இருந்தால் கேன்டீன் வைக்கக்கூடாது என்று சட்டம் இருக்கிறதா? அப்படி ஒன்றும் இல்லை. ஆகையால், 200 பேர் இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் எல்லா இடங்களிலும் கேன்டீன் வசதி வைக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

வருவுக்கான பேட்டா ஒரு குறிப்பிட்ட ஆண்டுக்குப்பின் 1975-க்குப்பின் சேர்ந்தவர்களுக்கு குறைந்த அளவுக்கு கொடுப்பதற்கான நிலைமை இருக்கிறது. அதை மாற்றி முழு பேட்டா கொடுக்க வேண்டும்.

[திரு. மு. அம்பிகாபதி] [1981 ஏப்ரல் 27

பி.இ.சி.—பல்லவன் எஞ்சினீயரிங் கார்ப்பரேஷனில் இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் பிடித்தம் செய்யப்பட்டது பாங்கில் கட்டப்படவில்லை. அதனால் அபராத வட்டி செலுத்தப்படுகிறது.

பி.டி.சி. மற்றும் சி.ஆர்.சி.-யில் வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபடாதவர்களுக்கு 200 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது. இது தொழிலாளர்களைப் பழி வாங்கும் நடவடிக்கை. வேலை நிறுத்தம் செய்வது தொழிலாளர்களுக்குள்ள உரிமை. இங்கே வேலை நிறுத்தம் செய்தால், வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபடாதவர்களை கருங்காலி என்று சொல்கிறார்கள். 200 ரூபாய்க்காக வேலை நிறுத்தத்தில் சேராதவர்களை நீங்கள் கருங்காலி என்று சொல்ல வழி வகுத்துக் கொடுக்கிறீர்கள்.

சி.ஆர்.சி.-யில் ஒருவர் வண்டி ஓட்டுகிறார். ஒரு குடிகாரன் அவரை கத்தியால் குத்துகிறான். அதைக் கண்டித்து திருவையாறு செக்ஷனில் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள் என்றால் அது வேலை நிறுத்தமா? பிராஞ்ச் மானேஜர் ஒரு கண்டக்டரைத் திட்டுகிறார்; ஜாதிப் பெயரைச் சொல்லித் திட்டுகிறார். அதைக் கண்டித்து வேலை நிறுத்தம் நடக்கிறது என்றால் அது வேலை நிறுத்தமா? இந்தமாதிரியான சிறு சிறு தவறுகளுக்கு—அதுவும் நியாயம் கிடைக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் செய்கிற காரியங்களுக்கு, வேலை நிறுத்தம் என்று சொல்வது சரியல்ல. வேலை நிறுத்தம் என்பது தங்களுடைய கோரிக்கைக்காக கடைசி ஆயுதமாகப் பயன்படுத்துவது. அது அரசியல் சாசன உரிமை—இந்தியன் கான்ஸ்டிட்யூஷனல் ரைட். அந்த உரிமையை 200 ரூபாய் கொடுத்து தடுப்பது சட்ட விரோதமானது. அந்த நிலை நிச்சயமாக வேண்டாம்.

சிறப்பாக ஓட்டுகின்றவர்களுக்கு அதிக ஊதியம் கொடுங்கள். அப்படி வரும்போதுகூட சில சமயங்களில் தவறு நேரிடலாம். வேகமாக ஓட்டி, சீக்கிரமாகப் போய்விடலாம் என்று நினைத்து ஒரு டிரைவர் வண்டியை ஓட்டினால், சிறப்பு ஊதியம் கிடைக்கும் என்ற ஆர்வத்தில் ஓட்டினால் சில நேரங்களில் விபத்து ஏற்படலாம். வேகமாக ஓட்டினால் பயணிகள் நல்ல டிரைவர், சீக்கிரம் வந்துவிட்டார் என்று சொல்வார்கள். அவரால் ஏதாவது விபத்து ஏற்பட்டுவிட்டால், 'அவன் வண்டியை எடுக்கும்போதே நினைத்தேன், எங்கையாவது போய் மோதுவான் என்று நினைத்தேன், நினைத்தது சரியாகிவிட்டது' என்று சொல்வார்கள். வழியிலே ஒரு எருமை மாடு வந்திருக்கும், அல்லது பிரேக் பெயில்யூர் ஆகியிருக்கும். அதனால் விபத்து வந்திருக்கும். ஆனால் அது இவருக்கு முன்னாலே தெரிந்தமாதிரி சொல்வார். வேண்டுமென்று எந்த டிரைவரும் வண்டியை விபத்துக்குள்ளாக்கமாட்டார். வண்டி ஓட்டினாலும் அவர் முன்னே அவருடைய மனைவி, மக்கள், தாய், தந்தை

அவருடைய மனக்கண் முன்னால் வந்து நிற்பார்கள். ஆகவே, வேண்டுமென்று யாரும் தவறு செய்யமாட்டார்கள். அப்படி இருந்தாலும் எதிர்பாராத விதமாக ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களுக்கு டிரைவரை பொறுப்பாக்கி தண்டனை வழங்கும் சட்டத்தை தீயிட்டு எரிக்க வேண்டும். டிரைவருக்கு தண்டனை கூடாது. சி.ஆர்.சி.-யில் போஸ் என்ற டிரைவர் இப்போது ஜெயிலுக்குள் இருக்கிறார். எதிர்பாராத விபத்துக்கு தண்டனை கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

'லாஞ்விட்டி பே ஸ்கீம்' இருக்கிறது. ஆறு வருஷத்திற்கு அது பரிசீலிக்கப்பட்டது; அடுத்து 8 வருஷத்துக்கு என்று இருக்கிறது. அதன் பிறகு ஆறு ஆண்டுகளில் பரிசீலித்து மீண்டும் அந்த ஊதிய உயர்வைக் கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். 1975-க்கு பின்னால் வந்தவர்களுக்கு இந்தப் பரிசீலனை இல்லை என்ற தடை இருக்கக்கூடாது.

சில இடங்களில் டிரைவருக்கு கண் தெரியவில்லை, காது கேட்கவில்லை என்று சொல்லி வேலையிலிருந்து நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அந்த நிர்வாக டாக்டர்கள் அப்படிச் சொன்னால், அந்த டாக்டர் சொல்வது சரியில்லை என்று அந்த ஊழியர் கருதினால், மெடிக்கல் போர்டுவரை போக வேண்டும். அங்கும் அவருக்கு குறை இருக்கிறது என்று தெரிந்தால் அவர் பெற்றுவந்த சம்பளத்திற்கு சமமான ஒரு சம்பளத்தில் அந்த கார்ப்பரேஷனில் மாற்று வேலை கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அல்லது அவருடைய குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஒருவருக்கு அந்த வேலையைக் கொடுக்க வேண்டும்; அதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(நண்பகல் 12-00)

போனஸ் சம்பந்தமாகச் சொல்வதாக இருந்தால், இதிலே 'அலக்கபிள் ஆர் அவைலபிள்', சர்ப்ளஸ் என்ற பிரச்சினையே இல்லை. அங்கீகரிக்கப்பட்ட சங்கங்களைக் கூப்பிட்டு, அவர்களோடு கலந்து பேசி முடிவு செய்ய வேண்டும். அது 8 பர்சன்டா, 2 பர்சன்டா என்று இஷ்டம்போல் முடிவு செய்வது சரியல்ல. ரெஜிஸ்டர்டு சங்கங்களை அழைத்து 'டைரக்ட் நெகோசியேஷன் அன்ட் செட்டில்மென்ட்' என்ற முறையில் பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டும். அது அல்லாமல் எங்கேயோ அறிவிப்பது. பழைய காலத்தில் தீபாவளிக்கு பண்ணையார் வேட்டி, சேலை என்று கொடுப்பாரே, அந்தமாதிரி இருக்கக்கூடாது. (குறுக்கீடு) ஆகையினால் கலந்து பேசி போனஸ் கொடுப்பது பற்றி அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும், அதன்பிறகு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அவினாசியை மையமாகக் கொண்டு சி.டி.சி. சார்பில் எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ் விடவேண்டும். அதைபோல நகரப் பேருந்துகள் 30 கிலோ மீட்டர்கள் நீடிக்கப்பட்டிருப்பதாக சொல்லப்படுகிறது. அது சட்டத்திலே

தான் நீடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 25 கிலோமீட்டரிலிருந்து 30 கிலோமீட்டர் என்று சட்டத்திலேதான் நீடிக்கப்பட்டிருக்கிறதே தவிர பேருந்துகள் வரமாட்டேன் என்கிறது என்று தோழர் திரு. ஆர். கருப்பையா அவர்கள்கூட கூறினார்கள். அவினாசியைப் பற்றி தோழர் ஆறுமுகம் அவர்கள்கூட சொல்லியிருக்கிறார்கள். தஞ்சை மாவட்டம் மன்னார்குடி தாலுக்காவில் கோட்டூரிலிருந்து சித்தமல்லிக்கு, ஆதிச்சபுரம் ஆர்ச், வேதபுரம், வங்கத்தான்குடி, மாக்நகரி, செந்தாமரைக்கனே, தேவதானம். குமுட்டித்திடல், புத்தீகாம் போன்ற ஊர்களின் வழியாக ஒரு மினி பஸ் விட வேண்டும் என்று நான் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கிற திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டும். பொள்ளாச்சியிலேயும், சீர்காழியிலும், பட்டுக்கோட்டை, திருப்பூரிலும் இருக்கக்கூடிய தனியார்த்துறை தொழிலாளர்கள் போராடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு, சட்டங்களை அமுல் படுத்த, ஒப்பந்தங்களை அமுல்படுத்த, ஆங்காங்குள்ள அதிகாரிகளுக்கு நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட வேண்டும். அத்தோடு கடைசியாக சென்னையில் கப்பல் மாலுமிகளுக்கு பதிவு செய்வதற்காக ஒரு அலுவலகம் வேண்டும். அதை நம்முடைய மாநில அரசு மத்திய அரசோடு போராடி, வலியுறுத்தி பெற வேண்டும். சென்னையிலேயிருந்து சிங்கப்பூருக்கு கப்பல்கள் போகின்றன. ஆனால் மாலுமிகள் பதிவு செய்து கொள்வதற்காக பம்பாய் போகிறார்கள். ஆகவே சென்னையிலேயே அவர்களுக்கு பதிவு செய்யும் அலுவலகம் ஒன்று இருக்க வேண்டும், அதை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல நம்முடைய கப்பல் கார்ப்பொரேஷன் ஓட்டிய இரண்டு கப்பல்கள் நின்றதினால் 300-க்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலை இழந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒன்று இரண்டு கப்பல்களை புதிதாக வாங்கியாவது வேலை கொடுக்க வேண்டும் இல்லையென்றால், வேறு இடங்களிலேயாவது வேலை கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்தாக வேண்டும் என்று கேட்டு, இன்றையதினம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த குறிப்பேடுகளில், நான் கூறிய இத்தகைய விஷயங்களையும் இணைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய பேருந்துகளையெல்லாம் மேலும் வலுப்படுத்த நல்ல முறையில் மக்களுக்கு சேவை செய்வதற்காக நடவடிக்கைகளை நீங்கள் எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, எக்காரணத்தை முன்னிட்டும் கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது, சிக்கன நடவடிக்கைகள் மூலமாகத்தான் வருமானத்தை பெருக்க வேண்டும் என்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொண்டு, முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

திரு. சீ. சிவப்பிரகாசம்: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிர்வாகம். சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது எனக்குப் பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்காக நன்றி கூறிக் கொண்டு, ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விழைகின்றேன்.

பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை விரிவுபடுத்தி இப்போது இருக்கிற பேருந்து கழகங்கள் அரசுக்கு அனுப்பியுள்ள குறிப்பேடுகளை விரைவாக செயல்படுத்தி, எல்லா வழித் தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க விரைவான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் பல சாதனைகளை புரிந்திருந்தாலும் கூட, இன்று பல குறைபாடுகளும் இருக்கின்றன. அந்தக் குறைகள் என்னென்ன என்று கண்காணித்து அவைகளை நீக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றும், நிதிநிலையைப் பொறுத்தவரையில், அரசைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதிநிலை பற்றாக்குறை உள்ளதை, அரசு சீரமைத்துக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்வேறு மாநிலங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தும் போக்குவரத்துகளில் 500 கிலோ மீட்டருக்கு கர்நாடகத்தில் 60 ரூபாயும், ஆந்திராவில் 50 ரூபாயும், கேரளாவில் 40 ரூபாயும் இருக்கும்போது தமிழகத்தில் 31.25 ரூபாய்தான் உள்ளது; அரசு அதை எந்த வகையில் சிறப்பாக செய்தது என்பதை தமிழக மக்களுக்கு நன்கு புரியும்வண்ணம், வெளிப்படுத்த வேண்டும் அல்லது விளம்பரம் செய்யப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்னை மாநகர சீரமைப்பு பணிகளுக்கு உலக வங்கியின் உதவி பெற்று நடத்த திட்டம் உள்ளதுபோல, தமிழகத்தில் உள்ள அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் போக்குவரத்துகள் விடும் வண்ணம் செம்மைப்படுத்தி சீராக நடத்த ஒரு திட்டம் உலக வங்கியின் உதவியோடு தீட்டப்பெற வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பயணிகளுக்கு அதிக வசதி செய்து கொடுக்கும் வகையில் பயணிகள் தங்கும் இடங்கள், பேருந்துகளில் குளு குளு வசதி, திரைப்பட வசதி போன்றவற்றை இன்னும் சிறப்பாக செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். தமிழகப் பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகளுக்கு இலவசமாக பயணம் செய்வதற்கு, வசதி செய்து கொடுத்திருப்பதை நான் வரவேற்கிறேன். பாராட்டுகிறேன். அதேபோல உடல் ஊனம் உற்றோர் ஆண்டான இந்த

ஆண்டு. உடல் ஊனம் உற்ற குழந்தைகளுக்கும், பெரியவர்களுக்கும் ஒரு இடத்திலிருந்து, பிறிதோர் இடத்திற்கு செல்வதற்கு இலவசமாக பாஸ்கள் பேருந்துகளில் வழங்கியிருப்பதை வரவேற்கிறேன்

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பராமரிப்பைப் பொறுத்தவரைக்கும் டெக்னிகல் குறைபாடுகள் நிரம்ப உள்ளன. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு போக்கு வரத்துக் கழகங்களில் உள்ள டெக்னிகலில் திறமையான உயர் அதிகாரிகளை ஆங்காங்கே அனுப்பி வைத்து, பணிகள் சரிவர நடைபெறுகிறதா, பணியாளர் களும், மற்ற அதிகாரிகளும் சரிவர பணிபுரிகிறார்களா என்று பார்க்கும் வகையில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு அதிக அளவில் சம்பளம் கொடுத்து, போக்குவரத்துத் துறை செம்மையாக திறம்பட நடக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பத்திரிகை நிருபர்கள் சென்னையில் இலவசமாக பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய வசதி செய்து தரப்பட்டுள்ளது. அதை மாற்றி அவர்கள், பத்திரிகை நிருபர்கள் தமிழகம் எங்கும் செல்ல, சென்று பத்திரிகைகளுக்கு செய்திகள் திரட்டிக்கொடுக்க அவர்களுக்கு இலவசமாக பயணம் செய்ய வசதி செய்துதர நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அந்தமான் தீவுக்கு, அங்கே பஸ்கள் விட தமிழகத்தில் உள்ள சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை மத்திய அரசு கேட்டுள்ளார்கள். இது இந்திய நாட்டிலேயே தமிழ்நாட்டுக்கு பெருமை தரக்கூடியதாகும். அப்படி சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் விளங்குவது தமிழக அரசுக்கு சிறப்பு செய்வதாகும்.

பேருந்துகளின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் வகையில் அரசு போக்கு வரத்துக் கழகங்கள், அவர்கள் பேருந்துகளில் அதற்கான கருவிகளைப் பொருத்த சட்டம் இயற்றியுள்ளது. தனியார் துறை பேருந்துகளிலும் இந்த மீட்டர்களைப் பொருத்தக்கூடிய வகையில் இந்தச் சட்டத்தை கடுமையாக்கி செயல்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விபத்துக்கள் ஏற்படும்போது, அந்த விபத்துக்கள் மற்றவர்களால் ஏற்பட் டாலும் கூட பலர் ஓட்டுநர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே இந்நிலையை மாற்றியமைத்து ஓட்டுநர்கள் பாதிக்கப்படாத வகையில் செயல்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மலைச்சாலைகளில் ஓடும் பேருந்துகளில் மலைப்பகுதிகளில் வசிக்கக்கூடிய மக்களுக்கு கிராம மக்களுக்கு சலுகைகள் அளிக்கவேண்டும். கட்டணத்தை அங்கே குறைக்கவேண்டும். அதோடு மலைச் சாலைகளில் பேருந்துகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்களுக்கு அவர்களது பணி நேரத்தை குறைக்க வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்]

ஐந்து பேருந்துகளுக்கு ஒரு க்ளீனர் என்று போட்டு வண்டிகளை இரவில் அவ்வப்போது சுத்தப்படுத்த தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவேண்டும். வண்டிகளை சுத்தப்படுத்தும்போது கிருமிகள் விழாமலிருக்க ஐந்து பேருந்து களுக்கு ஒரு க்ளீனர் என்று போட்டு வண்டிகளைச் சுத்தப்படுத்த நடவடிக் கைகள் எடுக்கும்போது, சுகாதார முறையில் சுத்தப்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுவதோடு கூட வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தைப் போக்கவும் உதவும் என்பதால் அரசு இதில் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சொகுசுப் பேருந்துகளில் இன்று இந்தி பரப்பப்படுகிறது. தமிழ் நாட்டில் ஓடும், திருவள்ளுவர் கழக சொகுசு பேருந்துகளில் இந்தி படப் பாடல்கள் ஒருசில போடுகிறார்கள். தமிழக அரசின் கொள்கைக்கு, இருமொழிக் கொள்கைக்கு மாறாக இப்படி பேருந்துகளில் போடுவது என்றால் நம் அரசே இந்தியைப் பரப்புவதாக உள்ளது. இதை மாற்றி போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஆணை பிறப்பித்து அதைத் தடை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சம்பள உயர்வு செய்தபோது, சம்பளத்தை ஏற்றியபோது தொழி லாளர்களுக்கு வருள் போனஸில் மாறுதல் செய்யப்பட்டது. ஆனால் நிர்வாகப் பொறியாளர்களுக்கு அதில் மாறுதல் செய்யப்படவில்லை. அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிதம்பரம் நகரத்தில் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பணிமனை அமைத்துத்தரவேண்டும்.

கடலூர் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்ய மத்திய அரசை நம் அரசு வற்புறுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்வதோடு கூட பரங்கிப்பேட்டையை சிறு துறைமுகமாக மத்திய அரசு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளின் பணி நிலைமைகள் பொறுத்து, அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, மருத்துவ வசதி போன்றவை அனைத்துக் கழகங்களிலும் ஒரேமாதிரியாக இருக்கவேண்டும். அவைகளைப் பொறுத்த வரையில் அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒரேமாதிரியான சட்டத்தை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள ஒவ்வொரு கிளை பேருந்து நிலையத்திற்கும் போன் வைத்துக் கொடுக்கவேண்டும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பாதி வழியில் ஏறினால் இடம் இல்லை என்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது. இதை மாற்றியமைக்க தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியாகிய சேந்தமங்கலத்திலிருந்து மலைச்சாலைகளுக்கு ஒரு மினி பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, எனக்கு பேச வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

* திரு. தி. அன்பழகன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அளித்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 3, 40, 53 ஆகியவைகள்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். தமிழக அரசினுடைய போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் சிறப்பான வகையில் பணியாற்றி, பாராட்டுகின்ற அளவிற்கு நடைபெற்று வருகின்றன. வளர்ந்து வருகின்ற சமுதாயத்தில் போக்குவரத்துத் துறை சாதனை புரிந்து வருகிறது என்பதை அனைவரும் ஒப்புக்கொண்டாக வேண்டும். இந்தியாவிலே, மற்ற மாநிலங்களோடு தமிழகத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கின்றபோது, இங்கே செயல்படுகின்ற போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் மற்றவர்களும் பின்பற்றக்கூடிய அளவிற்கு முன்னோடியாக விளங்குகின்றன என்பதைப் பெருமையோடு எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கின்றன. அந்தமான் தீவில் போக்குவரத்தைச் சீரமைத்து, அபிவிருத்தி செய்வதற்கு மத்திய அரசு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆலோசகராக நியமித்திருப்பது இதற்கு ஒரு சான்றாகும்.

இந்த விவாதத்தைத் துவக்கிவைத்துப் பேசிய பிரதான எதிர்க் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. செல்வராஜ் அவர்கள் இந்த அரசினுடைய கொள்கை விநோத மாக இருக்கிறது என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். தேசிய மயமாக்குவதைப் பொறுத்தவரை, இந்த அரசு படிப்படியாக செயல்பட்டு வருவதை நான் நினைவூட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் அரசாண்ட ஏழரை ஆண்டு காலத்தில், எத்த அளவிற்கு புதிய பேருந்துகள் விட்டதோ, அதைவிடப் பன்மடங்கு அதிகமாக அனைத்திந்திய அண்ணா தி. மு. கழக அரசு புதிய பேருந்துகளைத் தமிழகத்திலே விட்டிருக்கிறது என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பொறுப்பிலே இருக்கின்றபோது, 1975 ஆம் ஆண்டில் இருந்த மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 4,640. இன்றைக்கு 80, டிசம்பர் வரை தமிழகத்திலே 11,822 பேருந்துகள் இருக்கின்றன என்பதை நான் நினைவூட்டுகிறேன். இவைகளில் பொதுத் துறையைச் சேர்ந்த எட்டு நிறுவனங் களில் ஏறத்தாழ 31—1—1981 வரை 6,904 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டு வருகின்றன என்பதையும் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. தி. அன்பழகன்]

அது மட்டுமல்ல. 1975 ஆம் ஆண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பொறுப்பேற்ற நேரத்தில் பொதுத் துறையிலே 47.4 சத விகிதம் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன. இன்றைக்கு அனைத்திந்திய அண்ணா தி. மு. கழகம் பொறுப்பேற்ற இந்த நேரத்தில், இன்றுவரை 58 சதவிகிதம் பேருந்துகள் பொது நிறுவனத்தின் சார்பாக இயக்கப்பட்டு வருகின்றன என்பதை நான் அவருக்கு எடுத்துச்சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கிராமப் பகுதிகளில் இலட்சக் கணக்கான மக்கள் பயன் அடைகின்ற வகையில், போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பது தமிழக அரசினுடைய தலையாய கடமை என்று சொல்லியிருப்பதை, நான் இந்த நேரத்தில் வரவேற்றுப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றைக்கு பஸ் வசதியைப் பெறுகின்ற கிராமங்களிலுள்ள அனைவரும், லட்சக்கணக்கான மக்கள் மாண்புமிகு தமிழகத்தின் முதல்வரை, புரட்சித் தலைவர் அவர்களை பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர் பேசும்போது இன்றொரு கருத்தையும் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு எந்தவிதமான கான்டீன் வசதியும் இல்லை என்றார்கள். இன்றைக்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் நடைபெறுகின்ற கான்டீனைப் பார்ப்பார்களானால், அந்த கான்டீனை விட்டு அவர்கள் வெளிவர மாட்டார்கள். அந்த அளவிற்கு மிகச் சிறப்பாக, தூய்மையாக, மலிவான விலையிலே உணவுப் பொருள்கள் விற்கப்படுகின்றன, கான்டீன் வசதி செய்து தரப்பட்டிருக்கின்றது என்பதை நான் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில், தொழிலாளர்களுக்கு எந்தவிதமான நன்மையையும் இந்த அரசு அளிக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு நான் சொல்வதெல்லாம், இந்த அமைச்சரவை பொறுப்பேற்ற பிறகு, தொழிலாளர்கள் கோரிக்கையை எடுத்து வைப்பதற்கு முன்னாலேயே, அதைத் தீர்த்து வைக்கிறது, அந்த வகையிலே பணியாற்றி வருகின்றது என்பதை நான் அவருக்கு நினைவூட்ட விரும்புகிறேன். என்னோடு பேசிக் கொண்டிருந்த, தொழிலாளர் சங்கத் தலைவர் ஒருவர், மாற்றுச் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவராக இருந்தாலும்கூட, ஒரு நல்ல கருத்தை அவர் எடுத்துச் சொன்னார். இந்த அரசு அவர்கள் எதிர்பார்த்ததைவிட அதிகமான ஊதியத்தை வாரி வழங்கியிருக்கிறது, நாங்கள் எப்படி அங்கே தொழிற் சங்கத்தை நடத்துவது என்றார். ஆகவே, அந்த அளவிற்கு மற்றவர்கள் பாராட்டுகின்ற அளவிற்கு தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் இந்த அரசு சிறப்பாக பணியாற்றிக் கொண்டு வருகின்றது என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்,

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பல மாறுதல்களை சிறப்பாக இந்த அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும். பட்டாபிராமன் குழு தெரிவிப்பது போல் மாவட்டந்தோறும் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைக்க அரசு நடவடிக்கைகளை

மேற்கொள்ள வேண்டும். தற்போதுள்ள கழகங்களில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 600-க்கு மேலிருந்தால், ஒரு புதிய கழகத்தைத் துவக்க வேண்டுமென்ற அரசின் கொள்கையை நான் இந்த நேரத்திலே பாராட்டுகின்றேன். அப்படி புதிய கழகங்கள் ஆரம்பிக்கும்போது, அரசு அதிலே தனிக் கவனம் செலுத்த வேண்டும். போதுமான டிரைவர்கள், தளவாடங்கள், அதற்கான தடங்கள் ஆகியவைகளை வகுத்துக்கொள்வதற்கு முன் துவக்குவதைத் தவிர்க்கவேண்டும். ஒரு புதிய கழகம் துவங்க வேண்டுமென்றால் பங்கிட்டுக் கொள்ளக்கூடிய பேருந்து தடங்களும், பணியாளர்களும், போதிய பேருந்துகளும், பணிமனை வசதிகளை எல்லாம் அமைத்துக் கொண்டு அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பட்டாபிராமன் குழுவின் அறிக்கையில், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்து கழகம் இவைகளை அமைத்துக் கொள்ளாமல் முன்பின் ஆராயாமல் அவசரமாக ஆரம்பிக்கப்பட்டதால் தான் இழப்புகள் போன்ற விளைவுகள் ஏற்பட்டன என்பதை குறிப்பிட்டிருப்பதை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சலுகைகளை வழங்கவேண்டுமென்றால் ஒருசில மாற்றங்களை செய்தாக வேண்டும். பேருந்துகள் நல்ல நிலைமையில் இல்லாமல் இருப்பதால் தான் மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி பாதிக்கப்படுகிறது. இவைகளை களைவதற்கு நடவடிக்கைகளை எடுத்து, அந்த நேரங்களில் ஸ்பேர் பஸ்களை விடுவதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும். பேருந்துகளில் ஸ்டெப்னியும், ஜாக்கியும் வைக்கப்பட வேண்டும். ஓட்டுநர்கள் வழியில் டயர்களை மாற்றுகிற அளவிற்கு பயிற்சி அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளின் வேகத்தை குறைக்க வேண்டுமென்பதற்காக அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளில் விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கு 'ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர்' வைக்க வேண்டும் என்று முடிவெடுத்திருப்பது பாராட்டிற்கு உரியது. விபத்துகளை தடுக்கும் வகையில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் 'டெக்கோ மீட்டர்களை' பயன்படுத்துகிறார்கள். டெக்கோ மீட்டர்களைப் பொருத்துவதால், ஓட்டுநர்களுடைய செயல் முறைகளை கவனிப்பதற்கும், என்ஜினின் ஆயுளை நீட்டிப்பதற்கும், இது நல்ல முறையில் உதவுகிறது. இந்த டெக்கோ மீட்டரை அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளிலும் பொருத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகள் அனைத்தோடும் போட்டியிட்டு ஓடவேண்டியிருப்பதால், இந்த ஸ்பீட் கன்ட்ரோலர்களை அரசுப் பேருந்துகளுக்கு மட்டும் கொண்டு வந்தால், தனியார் பேருந்துகளுடன் இணையாக செயல்பட முடியாது. ஆகவே இவற்றை தனியார் பேருந்துகளுக்கும் கொண்டுவர கட்டாயப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. தி. அன்பழகன்]

கட்டுப்படியாகாத வழித் தடங்களில் சில மாற்றங்களை கொண்டுவர வேண்டும். கட்டுப்படியாகாத வழித்தடங்களில் பயண நேரங்களை மாற்ற வேண்டும்; நீட்டித்து தர வேண்டும். அரசு கழகங்களிலிருந்து வரும் விண்ணப்பங்கள் சரியாக பரிசீலிக்கப்படாமல் விடப்படுகிறது என்ற குறை சொல்லப்படுகிறது. இப்போது போக்குவரத்து அதிகாரிகளிடமிருந்து, மாவட்ட ஆட்சியாளரிடமிருந்து, அவைகளை நிர்வகித்து வந்த அலுவலக அதிகாரங்களும் தற்போது போக்குவரத்துத் துணை ஆய்வாளர்களுக்கு மாற்றித் தரப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகளில் இருந்து வந்த பல குறைகள் தவிர்க்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஆதாயம் இல்லாத வழித்தடங்களை, ஆதாயமான வழித்தடங்களாக மாற்றுவதற்கு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும். இன்றைக்கு பல பேருந்து தடங்களில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்றால், அதுபோன்ற இடங்களில் 'மினி பஸ்ஸை' விட்டு அந்த நஷ்டத்தைக் குறைக்க ஈடு செய்ய வேண்டும். அதனால் மக்களும் பயனடைவார்கள், நஷ்டமும் ஓரளவு குறையும் என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதேபோல் அனுமதி சீட்டு வழங்குதல், மற்றும் கால அட்டவணை நிர்ணயம் செய்தல் ஆகியவற்றில் வட்டார போக்குவரத்து மன்றங்கள் அலுவலகங்களில் அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளுக்கு சரியாக ஒத்துழைப்பு தருவதில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்த குறையை போக்கவேண்டும். அதேநேரத்தில் 1940 ஆம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத் திருத்தங்களை சற்று மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அனுமதிச் சீட்டுகள் கோருவதனுடைய பல்வேறு தகுதிகள் மதிப்பெண் முறையிலேயே நிர்ணயிக்கப்படுகின்றன. முன்னுரிமை வழங்குவதற்குரிய தகுதிகளில் ஒன்று விண்ணப்பதாரர் பிரதான அலுவலகம் அல்லது நிரந்தர உறைவிடம் வழித் தடத்தில் ஒரு முனையில் அல்லது அதை அடங்கியுள்ள ஒரு ஊரில் இருக்க வேண்டும் என்பதாகும். பிரதான அலுவலகம் என்பது கம்பெனி பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம் என்று விளக்கப்பட்டதால் அரசு கழகத்தின் கிளை அலுவலகம் அல்லது டெப்போ பிரதான அலுவலகமாக கருதப்படுவதில்லை. இதனால் அரசு கழகத்திற்கு குறைந்த மார்க்குகளே அளிக்கப்படுகிறது. தனியாருக்கு மார்க் அதிகமாக தரப்படுகிறது. ஆகவே இந்த முன்னுரிமையை அவர்கள் பெற்றுவிடாத அளவிற்கு ஒரு திருத்தத்தை அரசு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு போக்குவரத்து துறையில் மிகச் சிறப்பாக அரசு காரியங்கள் செய்து வந்தாலும் இன்னும் பல மாற்றங்கள் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பணிமனைகளிலும் தொழிற் கூடங்களிலும் உதிரிப் பொருட்கள் போன்றவற்றை அதிகமாக வைக்க வேண்டும். அதே நோக்கிலே தொழில் நுட்பப் பயிற்சி பெற்றவர்கள் போதிய

அளவுக்கு நியமிக்கப்படவேண்டும். தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் பல இடங்களிலே பணிமனைகள் இல்லாத நிலை இருக்கிறது. வட ஆற்காடு மாவட்டம் திருப்பத்தூரில் 200-க்கும் அதிகமான தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்கள் பணி மனை இல்லாத காரணத்தினாலே இரவு நேரங்களில் வெளியே பாதை ஓரத்திலே நிறுத்தப்படுகின்றன. இப்படி வெளியே நிறுத்தப்படுகின்ற காரணத்தினால் பேருந்துகளிலே திருடு போனாலும் அதைத் தடுப்பதற்கு வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே இதுபோன்ற இடங்களிலே பணிமனைகளைக் கட்ட அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12.20)

சென்னையிலிருந்து வாணியம்பாடி வரையில் 102வி என்ற பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது, அதை நாட்ராம்பள்ளி வரையிலே நீடித்துக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப் போலவே திருப்பத்தூரிலிருந்து ஆந்திர மாநிலத்திலே உள்ள குப்பம் என்ற இடம் வரையிலும் புதிதாக ஒரு பேருந்தை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியிலே பல நகரப் பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அனைவரும் பாராட்டத் தக்க வகையிலே பல சாதனைச் செய்து இருக்கிறார்கள், அவர்கள் இன்னும் பல அரிய செயல்களைச் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியங்கள்மீது பங்குபெற்று சில கருத்துக்களைச் சுருக்கமாகச் சொல்வதற்கு இந்தச் சந்தர்ப்பத்தை நான் பயன்படுத்திக்கொள்கிறேன். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை நல்ல செழுமையான அடித்தளத்திலே அமைக்கப்பட்டிருப்பதால் அது இன்றுவரை நல்ல முறையிலே நல்ல பெயர் எடுத்துக்கொண்டு வருகின்ற முறையிலே பாதுகாக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்தியாவிலேயே மிகச் சிறந்த முறையிலே தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது என்ற நல்ல பெயரை தொடர்ந்து எடுத்து வருகிறது. ஏற்கெனவே இருக்கின்ற நல்ல பெயரை கெடுத்துவிடக்கூடாது என்ற அச்சமும் எனக்கு இருக்கிறது.

நீண்டதூர சர்விசை நாம் நடத்தி வருகிறோம் சில சமயங்களில் பஸ்கள் வழிகளிலே பழுதாகிவிடுகிற நேரத்திலே அதிகமான கால உணர்வுடன் பயணம் செய்யும் பயணிகள் அதிகமான சங்கடத்திற்கு இலக்காகிறார்கள்

என்ற காரணத்தினால் அவர்களுடைய அருவருப்புக்கும் கோபத்திற்கும் இந்தத் துறை ஆளாக நேரிடுகிறது. ஆகவே நடைதூர பஸ்களில் வயர்லஸ் செட் அமைத்து எங்கேனும் பழுதடைகிறபோது அதைப்பற்றி அடுத்த ஸ்டேஷனுக்கு தகவல் கொடுத்து உடனடியாக நிவர்த்தி செய்யப்படும் என்று இங்கே பல முறைகள் வாக்குறுதிகள் தரப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த வாக்குறுதிகளை மிக வேகமாகச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசுத் துறை போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையிலே இழப்பு ஏற்படுகிறது என்று இங்கே வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற குறிப்பேடுகள் காட்டிக் கொண்டிருக்கின்றன. உதிரிப் பொருட்களின் விலையேற்றம், குறிப்பாக டீசலின் விலை அதிகமாக ஏறிவிட்டதன் காரணமாக பயணக் கட்டணத்தை அதிகமாக உயர்த்துகிற கட்டாய நிலைக்கு அரசு தள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. உதிரிப் பொருட்கள், மோட்டார் வாகனங்கள் இவைகளின் விலைகள் ஏறிக்கொண்டே இருக்கின்றன என்பதை எல்லோரும் அறிவார்கள். அந்த நேரத்திலே நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை ஒரு சமூக சேவை நிறுவனம் என்பதை மனதிலே கொண்டு லாப நோக்கோடு அரசு நடத்துவதற்கு முனைய வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசிய அருமை சகோதரர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். நமக்கு ஏற்படுகின்ற இழப்பை மத்திய அரசிடம் நாம் கேட்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதில் சிறிய நியாயம் இருக்கிறது என்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். டீசல் விலை அதிகமாகிவிட்டால் கட்டணத்தை உயர்த்துகிற கட்டாய நிலைமைக்கு அரசு தள்ளப்பட்டிருக்கின்றது என்று சொல்லப்படுகிறது. டீசல் விலை உயர்த்தப்படுவதால் மத்திய அரசு அன்னிய நாடுகளுக்கு அதிகமான விலை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது என்ற நிலைமை இருப்பதால் நம்முடைய நாட்டிற்கு 600 கோடி ரூபாய் அதிகமாகச் செலவு ஏற்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். அதைச் சரிக்கட்டுவதற்காக எண்ணெய்ப் பொருட்களின்மீது மத்திய அரசாங்கம் போட்டிருக்கின்ற வரியின் அளவு 1,200 கோடி ரூபாய் என்று சொல்லப்படுகிறது. மத்திய அரசாங்கம் தனக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்ற அதிகச் செலவைச் சரிக்கட்டுவதற்காக இந்த நாட்டு மக்களின்மீது அதிகப்படியான பளுவைச் சுமத்தியிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆக, மத்திய அரசாங்கம் தருகின்ற கணக்கைப் பார்க்கும்பொழுது, ஏற்படும் செலவைவிட அதிகம், 600 கோடி ரூபாய் அதிகமான வருமானத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டிருப்பதால் அதில் ஒரு சிறு பகுதியை மானியமாக நமக்குத் தரவேண்டுமென்று கேட்க, நமக்கு ஏற்படும் நஷ்டத்தை ஈடு செய்யக் கோரிக்கை தருவதில் அதிகமான நியாயம் இருக்கிறது என்பதை உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்பு

கிறேன். இதுபற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் கூறிய கருத்தை நான் ஆதரித்து, அதை வலியுறுத்துமாறு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வாகனச் சட்டங்களில் சில மாறுதல்கள் இப்பொழுது ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. 1938 ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட வாகனச் சட்டத்தில், 1978 ஆம் ஆண்டு புதிய ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்ததன் காரணமாக, சமுதாயத்தில் நலிந்தவர்களுக்கு பஸ் ரூட்டுகள் அளிப்பதில் முன்னுரிமை தர வேண்டுமென்று, வழங்குகின்ற பஸ் ரூட்டுகளில் 5 இல் 1 ஷெட்யூல் காஸ்ட் வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்குத் தர வேண்டுமென்று சட்டத் திருத்தம் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். 20-9-1979 அன்று மாநில அரசு, சம்பந்தப்பட்ட ரோடு கமிஷனர்களுக்கு—ரோடு டிரான்ஸ் போர்ட் அதாரிட்டீஸ்க்குத் தாக்கீதுகள் அனுப்பிவிட்டதாகவும் செய்திகள் கூறுகின்றன. ஆனால் தரப்பட்ட தாக்கீதுகள் இன்றைய தினம் அமல்படுத்தப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. உதாரணம் சொல்ல வேண்டுமென்றால், கோயம்புத்தூரில் அரிசன வகுப்பைச் சேர்ந்த ஒரு நபர் பஸ் பர்மிட்டுக்காக மனுச் செய்தும், பல ரூட்டுகளை வழங்குகின்ற நேரத்தில் அந்த மனுதாரருக்கு இதுவரையில் பர்மிட் தரப்படவில்லை. நான் அறிந்தவரையில், பர்மிட் கேட்டு மனுச் செய்திருப்பது ஒரேயொரு நபர். அந்த ரூட்டில் ஏற்கனவே 5-க்கும் மேற்பட்ட பர்மிட்டுகள் வழங்கப்பட்டுவிட்டன. ஆகவே, கொடுக்கப்படும் பஸ் ரூட்டுகளில் 5-ல் 1 நிச்சயமாக அரிசன வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று சட்டத் திருத்தம் செய்தபிறகும், அதிலும் சிறப்பாக 5-லே ஒன்று கொடுக்கப்பட வேண்டும், கொடுக்கப்படுவதிலேயும் 5-இல் முதலாவது அரிசன வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்குத் தரப்பட வேண்டும் என்று சட்டத் திருத்தத்தைச் செய்துவிட்டு அதை ஏன் அமல்படுத்தவில்லை என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அதுபோன்றே பின்தங்கிய வகுப்பினருக்கும் குறிப்பிட்ட பர்சென்டேஜ் பஸ் ரூட்டுகளை ஒதுக்க வேண்டுமென்று திருத்தம் செய்யப்பட்டிருப்பதாக அறிகிறேன். எனவே, அப்படிப்பட்ட சட்டத் திருத்தங்களின்படி அரிசன வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய 18 சதவீதமும், ஏனைய பின்தங்கிய வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய 31 சதவீதமும் பஸ் ரூட்டுகளில் ஒதுக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டு நாம் ஏற்படுத்தியிருக்கின்ற சட்டத் திருத்தங்களை உடனடியாக அமல் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் பணியாளர்களைத் தேர்ந்தெடுப்பது சம்பந்தமாகக் கன்னியாகுமரி மாவட்டம் கீழ்காலமாக உதாசீனம் செய்யப்படுவதாகச் செய்திகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. பல வருடங்களாகத் தொடர்ச்சியாக ஆட்கள் தேர்வு

செய்வதில் நாகர்கோவிலில் இருக்கின்ற எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சில் உள்ள பெயர்களைக் கொடுக்க வேண்டாமென்றுகூடத் தாக்கீதுகள் தரப்பட்டதாகச் செய்தி. அதற்குப்பதிலாகத் திருநெல்வேலி மாவட்ட எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சிலிருந்து பெயர்கள் தருவிக்கப்படுவதாகவும் கேள்வி. இந்த நிலைமைகளையெல்லாம் மாற்றியமைத்து, அதிகம் படித்துவிட்டு வேலையில்லாமல் தேங்கியிருக்கின்ற குமரி மாவட்டத் தோழர்களுக்கு, வேலைவாய்ப்பு கிடைக்கின்ற வகையில் நாகர்கோவில் எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சில் பெயர்களைப் பதிவு செய்து கொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளிக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்னுமொன்று. இப்பொழுது ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற வாகனங்களில் பளபளப்பாக, கவர்ச்சிகரமாக இருக்க வேண்டுமென்பதற்காக அழகான லைட்டுகள் பொருத்தப்படுவதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். அதிலும் குறிப்பாக லாரிகள் அதிகம் பிரகாசம் தருகின்ற லைட்டுகளைப் பொருத்துவதால் இரவு நேரங்களில் அந்த லைட்டுகளை முழுவதும் 'ஆன்' செய்து விடுவதால், எதிரே வருகின்ற வாகனங்களை ஓட்டுபவர்களின் கண்கள் கூச்சமடைகின்றன? அது அதிக விபத்துக்களுக்குக் காரணமாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அதிலும் குறிப்பாக சிறிய பிளஷர் கார் ஓட்டுகின்ற டிரைவர்கள், பஸ்களை ஓட்டுகின்ற டிரைவர்கள் எதிரே வருகின்ற லாரிகளில் அதிகமான லைட்டுகளை 'ஆன்' செய்து வருவதால் விபத்துக்களுக்கு ஆளாக நேரிடுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். அந்தக் குறைபாட்டினைக் களைவதற்கு அரசாங்கத்தின் கவனம் அந்தத் துறையில் செலுத்தப்பட வேண்டும். லைட்டுகளை உபயோகிப்பதற்குக் கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்தி, அதைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டு, என்னுடைய வார்த்தைகளை நான் முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(பிற்பகல் 12-30)

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியறிதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன். பொதுவாக, தமிழ்நாட்டில் 8 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடைபெற்று வருகின்றன. திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் இப்படிப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தி, அவை நல்ல முறையிலே நடைபெற்று வந்திருந்தாலும், இன்றைய

தினம் அத்தனைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் மன வேதனை தரக்கூடிய அளவிலே பெரு நட்டத்திலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்டாமலிருக்க முடியவில்லை. 1980 ஜனவரி முடிய தமிழ்நாட்டிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கிற பேருந்துகள் 6,904 என்று புள்ளிவிவரங்கள் எடுத்துக் கூறு கின்றன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக்கொண்டால், 1978-80-ல் சுமார் ரூ. 61 இலட்சம் நஷ்டம் என்று குறிப்புகளிலே இருக்கின்றது. 1981 சனவரி இறுதிவரை ஏறத்தாழ ரூ. 584 இலட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. அக்கழகத்தைப் பொறுத்தவரை, முந்தைய ஆண்டில், ரூ. 61 இலட்சமாக இருந்த அந்த நஷ்டம், அடுத்து வருகின்ற ஆண்டிலே, ரூ. 5 கோடியே 84 இலட்சமாக ஏறியிருக்கிறது என்பது உண்மையிலே வருந்தத்தக்க விஷயம். அது எப்படி ஏற்பட்டது, எதனால் ஏற்பட்டது என்ற விவரங்கள் கொடுக்கப் படவில்லை. கடுமையான, உண்மையிலே ஆயாசப்படக்கூடிய அளவு பெரிய நஷ்டம் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டாமலிருக்க முடியவில்லை.

அடுத்து, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (மாவட்டப் பிரிவை) எடுத்துக் கொண்டால், 1981 சனவரி இறுதிவரை ரூ. 126 இலட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக் கிறது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், 1981 சனவரி முடிய ரூ. 64 இலட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. பாண்டியன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகத்தில், 1981 சனவரி முடிய ரூ. 42 இலட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டுள்ளது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், நஷ்டம் எவ்வளவு என்று தெரிவிக்கப்படவில்லை. நஷ்டத்தைத் தெரிவிக்க முடியாத அளவுக்குக் கோடிக் கணக்கிலே இருக்கிறதோ, என்னவோ தெரியவில்லை. அது கொடுக்கப் படவே இல்லை. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே நடப் பாண்டில் நட்டம் ரூ. 98 இலட்சம். அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்திலே, நடப்பாண்டில் ரூ. 79 இலட்சம் நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் நட்டத்தில் இயங்குகிறது என்று சொல்லியிருக் கிறார்கள். அந்த நட்டத்தை ஏட்டிலே குறிக்கின்ற அளவுக்கு அவர்களுக்கு நேரம் இல்லையோ, அல்லது நட்டத்தைக் கண்டு இருப்பவர்கள் அஞ்சப் போகிறார்கள் என்ற காரணத்தாலோ, என்னவோ தெரியவில்லை, அந்த நட்டக் கணக்கைக் குறிப்பிடவில்லை. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், 'இன்னும் இழப்பிலிருந்து மீளவில்லை' என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். வார்த்தைகள் அழகாக இருக்கின்றன. நட்டம் எவ்வளவு என்று குறிப் பிடாமல், 'இழப்பிலிருந்து மீளவில்லை' என்று அழகான தமிழ் வார்த்தை களைப் பயன்படுத்தியிருக்கிறார்கள்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

ஆனால், போக்குவரத்துக் கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டாமல் இருக்கமுடியவில்லை. ஏழை, எளிய மக்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். கட்டணம் குறைவாக இருந்த காலத்தைவிட, கட்டணம் ஏறியபிறகு போக்குவரத்து குறைந்திருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் மறுக்க முடியாது. அந்த அளவு பெரிய ஃபால், வீழ்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அது மிகையாகாது.

நாட்டுடைமையாககப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு என்ற குறிப்பேட்டில், பக்கம் 6-ல், 1981 சனவரி முடிவு வரையில் கிட்டத்தட்ட ரூ. 10.67 கோடி நட்டம் ஏற்பட்டுள்ளது என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், சாதனை பற்றிய ஆய்வுரையில், இணைப்பு 3-ல், ரூ. 12.49 இலட்சம் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி ஏட்டிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற புள்ளி விவரங்கள்கூட கோடிக்கணக்கிலே மாறுபடுகின்றன. ஏனென்றால், கோடி உங்களுக்கு சாதாரணமாக இருக்கலாம். ஆனால், இப்படி கோடிக் கணக்கிலே வித்தியாசம் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுடைய நிலைமையைப் பார்க்கும்போது ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நிர்வாகமும் சரியாக இல்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே வருத்தத்துடன்தான் தெரிவிக்கிறேன்.

கூடுமான வரையிலே பேருந்துகளிலே ஒரு லாண்டரி அல்லது ஜவுளிக் கடைகளை வைக்க வேண்டும். புத்தம் புதிய ஆடைகளை அணிந்து கொண்டு ஏறினாலும், இறங்கும்போது அந்தத் துணிகள் அழுக்கடைந்துவிடுகின்றன. அதைச் சலவை செய்வதற்கும் அல்லது மாற்றிக் கொள்வதற்கும் வழிவகை செய்யவேண்டும். இது கிட்டத்தட்ட எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள நிலைமையாகும்.

வடார்க்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் நல்ல முறையிலே ஓடிக்கொண்டிருந்தாலும் அதிலும் 1979-80லே 50 லட்சம் ரூபாய் நட்டம் என்று குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையிலே பணியாற்றி வருகிறார்கள் என்பதை மறுக்க முடியாது. முன்பிருந்ததை விட, தற்போது 20 சதவிகிதம் போனஸ் கொடுக்கிறோம் என்பதனாலோ அவர்கள் சிறப்பாகப் பணியாற்று கிறார்கள் என்பதாலோ அல்லது போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையிலே பணி புரியவேண்டும் என்பதற்காகவோ அந்தப் பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழக தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையிலே பணிபுரிகிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்] [1981 ஏப்ரல் 27

ஆரணி சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஏ. சி. சண்முகம் அவர்கள் பேசும்போது பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் நல்ல முறையிலே சிறப்பாக பணி புரிகிறது என்று சொன்னார்கள். அதிலும் கூட பாரபட்சமான முறை இருக்கிறது என்பதை என்னாலே எடுத்துக் காட்டாமல் இருக்க முடியவில்லை. வடார்க் காட்டின் வடக்குப் பகுதியிலே அந்தப் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் சிறப்பான முறையிலே இல்லை.

டவுன் பஸ்கள் எல்லாம் அவர்களிடத்திலே ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலான இடங்களில் டவுன் பஸ்கள் விடவேண்டும் என்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தெரிவித்தும், இதுவரையில் அவைகள் விடப்பட வில்லை. தெற்குப் பகுதி மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. சி. கோபால் : பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாபு ஜனார்த்தனன் அவர்கள் பேசும்போது வடார்க்காடு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதிகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்று சொன்னார்கள். அந்தப் பகுதியில் தனியார்களுடைய பஸ்கள் அதிகம் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை அவர் அறிவாரா ?

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே உறுப்பினர் அவர்களுடைய கேள்வியைப் பார்க்கும்போது அங்கே கூட சரியாக இல்லை என்று கருதுகிறேன். அதையும் அமைச்சர் அவர்கள் சீர்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கப்பல் போக்குவரத்தைப் பற்றிப் பார்க்கும்போது 1977-78-ல் 40 லட்சம் நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1978-79-லே 52 லட்சம் நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1979-80-லே 38 லட்சம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும் இதிலே ஒரு வேடிக் கையான குறிப்பைக் கொடுத்திருக்கிறார். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் நம்ப வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் வெளியிட்டார்களா அல்லது அதை வெளியிட்டவர்கள் கருதுகிறார்களா என்பது நமக்குத் தெரியாது. அதில் 1980-81-லே ஆதாயம் கிடைக்கும் என்று சொல்லி இருக் கிறார்கள், எப்படி என்ற விவரம் இல்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசும்போது, இல்லாத கப்பலுக்கு போக்குவரத்துக் கழகம் ஏன் என்றுகூட குறிப்பிட்டார்கள். அதே நேரத்தில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமைகளைப் பார்க்கும்போது சில விஷயங்களைச் சொல்லித்தான் தீர வேண்டும். தொழிலாளர்களுடைய ஊதியம் மிகவும் குறைவாகத் தரப்படுகிறது. 1—8—1980-க்குப் பின்னர் காவலாளுக்கு 300-ம், நடத்துனர்/ஓட்டுநருக்கு 339 ரூபாய், இளநிலை உதவியாளருக்கு 380 ரூபாய், உதவியாளருக்கு

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

ரூ. 450-ம், கண்காணிப்பாளருக்கு 590-ம், பிரிவு அலுவலர்களுக்கு அதாவது செக்ஷன் ஆபிசருக்கு 1,250 ரூபாய், அதாவது அடிப்படை சம்பளம், இன்கிரிமெண்டு எல்லாம் சேர்த்து என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் இங்கே தொழிலாளர்கள்தான் அதிகமாக பாடுபடக்கூடியவர்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய சம்பளத்தை நிச்சயமாக நாம் மாற்றியாக வேண்டும். பொதுவாக எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள ஊதியத்தைத் தொழிலாளர்களுக்கு மாற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, எல்லா தொழிலாளர்களுக்கும் 20 சதவிகிதம் போனஸ் கொடுக்கப்படுவதில்லை. சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில்மட்டும்தான் கொடுக்கிறார்கள். பெரும்பான்மையான போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 8.33 சதவிகிதம்தான் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்த 20 சதவிகிதம் போனசை எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் தருவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்தக் கொள்கை விளக்கப்புத்தகத்தில் குறிப்பிட்டு இருக்கின்ற ஒன்றை இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வீடு கட்டுவதற்கு நிதி உதவி கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இந்தச் சிஸ்டம் இல்லை. ஆகவே, மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இந்த முறை கொண்டு வரப்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-40)

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. சண்முகம் மற்றும் பலர் டவுன் பஸ் விடவேண்டும் என்ற கோரிக்கையை இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். இந்த நேரத்தில் என்னுடைய கோரிக்கையையும் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். செய்யாறு—காஞ்சிபுரம் இடையே 29 கிலோ மீட்டர் இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த வழித்தடத்தில் டவுன் பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போலவே, காஞ்சிபுரம்—ராந்தல், பொணமல்லூர்—செய்யார் ஆகிய இடங்களுக்கும் டவுன் பஸ் விடவேண்டும் என்று ஒரு கோரிக்கையை இங்கே வைக்க நான் விரும்புகிறேன்.

செய்யாறு இன்றையதினம் நகராட்சியாக மாறியிருக்கிறது. ஆனால் செய்யாறு நகராட்சியான பின்பும், அந்த வழியாகத்தான் பேருந்துகள் செல்கின்றனவே தவிர எந்த ஒரு வழித்தடமும் அந்த இடத்தில் இருந்து துவங்கப்படவில்லை. அங்கேயிருந்து ஒரு வழித்தடம் துவங்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள்,

பாண்டி, சென்னை, திருச்சி போன்ற இடங்களுக்கு செல்லும் பஸ்கள் செய்யாறு வழியாகச் செல்வதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போலவே, புதியதாக ஒரு பேருந்து செஞ்சி—வெள்ளவேடுப் பேட்டை வழித்தடத்தில் விடவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையில் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால், பக்கிங்காம் கால்வாயை நவீனப்படுத்தி, படகு போக்குவரத்து விட்டால் நிச்சயமாக அந்த நெரிசலைத் தவிர்க்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள் கிறேன். அதைப்போலவே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் மற்றும் எங்கெங்கே கால்வாய்கள், ஏரிகள் மூலம் போக்குவரத்துப் பணிகள் செய்ய முடியுமோ, அந்தந்த இடங்களில் படகுப் போக்குவரத்து ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தேசிய மயமாக்கப்பட்ட நிலையை எதிர்த்து சில வழக்குகள் உச்ச நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றன. அந்த வழக்குகள் பல ஆண்டுகள் ஆகியும் இன் னும் தீர்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன. தமிழ்நாட்டின் அம்பாசிடர் போல் டெல்லியில் திரு. பாவலர் முத்துசாமி அவர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த வழக்குகள் ஏன் தீர்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன என்பதைக் குறித்து அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும். இங்கே பெரிய பெரிய போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். அந்த வழக்குகள் விரைவாக முடி வதற்கு என்ன நடவடிக்கையை அவர்கள் எடுத்து இருக்கிறார்கள். 1967ஆம் ஆண்டில் போடப்பட்ட வழக்குகள் இன்றைக்கு 14 ஆண்டுகள் ஆகியும் தீர்க்கப்படாமல் இருப்பதற்கு என்ன காரணம்? அவர்களுக்குத் தேசிய மயமாக்கப்பட்டக்கொள்கையில் அக்கரை இல்லையா? நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல இளைஞர், துடிப்புள்ளவர், அந்தத் துறை நல்ல முறையில் இயங்கவேண்டும் என்பதில் ஆர்வமும், அக்கரையும் உள்ளவர்கள். அவர் இந்த தேசியமயமாக்கப்பட்டக் கொள்கை நல்ல முறையில் நிறைவேற்றப் படவேண்டும் என்பதற்காக இந்த வழக்குகளைத் துரிதமாக முடிக்க நட வடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் அதிக அளவில் இருந்தாலும் தனியாரிடத்தில் கிட்டத்தட்ட 5,000 வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. அரசு பேருந்துகள் 58 சதவிகிதம் தான் ஓடுகின்றன. தனியாரிடம் பஸ்கள் இருப் பதால், தேசியமயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் ஓடுகின்ற இடங்களில் அவற் றோடு போட்டிபோடுகின்ற முறையில் அவைகள் செயல்படுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இவை தடுக்கப்படவேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஒரு கருத்தை வெளியிட்டார்கள். சென்னை நகரத்திற்கு வரும் பேருந்துகள் அனைத்தும் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நம்முடைய இதய தெய்வம் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் சொன்ன அந்தக் கருத்தையாவது குறைந்த பட்சம் நிறைவேற்றுவதற்கு அரசாங்கம் முன் வரவேண்டும். ஆகவே, சென்னையைத் தொடுகின்ற அனைத்துத் தனியார் பஸ்களையும் அரசாங்கம் தேசியமயமாக்குகின்ற ஒரு அறிவிப்பை வருகின்ற அண்ணா பிறந்த தினத்தன்று வெளியிட்டு, இந்த அரசாங்கம் அதனை நிறைவு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. சென்ற ஆட்சியைக் கலைத்ததற்கு முன்னால் வடஆற்காடு மாவட்ட தனியார் போக்குவரத்துக்களையும், இராமநாதபுரம் மாவட்ட தனியார் போக்குவரத்துக்களையும் தேசியமயமாக்குவோம் என்று முதலமைச்சர் அறிவித்தார். அதன்பிறகு மீண்டும் ஆட்சி அமைக்கப்பட்டது. அமைக்கப்பட்டு ஓராண்டு ஆகிவிட்டது. இன்னும் அந்தப் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்கவில்லை. ஏன் ஆக்கவில்லை என்பது என்னுடைய கேள்வி. அதற்கு என்ன காரணம்? அந்த தனிப்பட்ட முதலாளிகள் உங்களைச் சந்தித்தார்கள். வடஆற்காடு மாவட்ட 'ஃப்லீட் ஓனர்ஸ் அசோசியேஷன்' உங்களை வந்து சந்தித்தார்கள். இதைப்போல இராமநாதபுரம் மாவட்ட 'ஃப்லீட் ஓனர்ஸ் அசோசியேஷன்' உங்களைச் சந்தித்தார்கள். நீங்கள் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை விட்டுவிட்டீர்கள். அதன் மர்மம் என்ன?

அதைப்போல இப்போது புதிதாக ஒரு கருவி, 'ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர்' என்று சொல்லுகின்ற வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் கருவி வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கருவி சரியாக இயங்கவில்லை. பேருந்து ஓடிக்கொண்டிருக்கும்போது அது எச்சரிக்கை செய்தால் பரவாயில்லை. ஒரு முறை நான் பயணம் செய்துகொண்டிருந்தபோது டிரைவர் ஒரு இடத்தில் பேருந்தை நிறுத்திவிட்டு கீழே இறங்கி நின்றார், பயணிகளும் இறங்கி நின்றார்கள். திடீரென்று ஸ்பீட் கண்ட்ரோலரிலிருந்து சத்தம் வந்தது. வண்டி போகிறதோ என்று நினைத்து டிரைவர் ஓடிவந்து வண்டியில் ஏறினார், பயணிகளும் ஓடிவந்தார்கள். ஆனால் வண்டி அங்கே நின்றுகொண்டுதான் இருந்தது. இந்த நிலையில் ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர் இருக்கிறது.

அனால் இதிலே இன்னொரு மர்மம் இருக்கிறது. பொதுமக்கள் பரவலாக பேசுகிறார்கள். அந்த வேகக்கட்டுப்பாட்டு கருவியின் உண்மையான விலை 4,000 ரூபாய்தான், ஆனால் சர்க்கார் 5,000 ரூபாய்க்கு மேல் கொடுத்து வாங்கியிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். பம்பாயில் ஒரு நிறுவனத்திடமிருந்து 4,000 ரூபாய் மதிப்புள்ள அந்த கருவி 5,000க்கு வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட கருவி பல ஆயிரக்கணக்கில் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது.

இவ்வளவு அதிக விலை கொடுத்து போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்த கருவிகளை வாங்கக் காரணம் என்ன? அமைச்சரவர்கள் இதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பொதுவாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. அம்பிகாபதியும் மற்றவர்களும் சொன்னார்கள். அலுவலகங்களிலே பலர் வேலை செய்யாமல் அங்கே ஊதியம் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பல போக்குவரத்துக் கழக அலுவலகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்கள் வேலை செய்யாமல் சம்பளம் பெறுகிறார்கள். அந்த நிலை மாற வேண்டும்.

அது மட்டுமல்ல. ஏதோ எமர்ஜன்சி காலத்தில் வேலை செய்தார்கள் என்பதற்காக அவர்களுக்கு முன்னுரிமை தரப்படுகிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் அவர்கள் சரியான ஓட்டுநர்களாக, நடத்துநர்களாக இருக்கக்கூடியவர்களா என்று நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அதிகமாக 'ஆக்சிடன்ட்ஸ்' ஏற்படுகிறது என்றால் அவர்களுக்கு நல்லமுறையில் பயிற்சி அளிக்கப்படவில்லை என்று பொருள். டீ கடைக்குக்கூட பஸ் போகிறது; குளங்கள், ஏரிகள், பள்ளங்களை எல்லாம் நோக்கி பஸ் போகிறது. சரியாகப் பயிற்சிப் பெறாததுதான் இதற்குக் காரணம்.

குறிப்பாக கும்மிடிப்பூண்டி பயிற்சி நிலையத்தில் ஓரளவுக்கு நல்லமுறையில் பணியாற்றுகிறார்கள். ஓட்டுநர்களாக இருந்தாலும் அங்கே அவர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, குறைந்தபட்சம் ஒவ்வொரு ஓட்டுநருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட வேண்டும். ஓட்டுநர்களாக இருந்தாலும் கும்மிடிபூண்டி போன்ற இடங்களில் இருக்கிற பயிற்சி வகுப்பில் பயிற்சி எடுத்துக்கொண்டால் ஓரளவுக்கு நன்றாக இருக்கும்.

அதைப்போல் துரித வண்டிகளில் வருகின்ற பயணிகளுக்கு போதுமான உணவு வசதி இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நீண்ட தூரத்தில் இருந்து பயணிகள் வருகிறார்கள். கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னைக்கு வரும்போது போதுமான அளவுக்கு உணவு வசதி இல்லாத காரணத்தால் எத்தனையோ பேர் பட்டினியாக இருக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, நல்லமுறையில் உணவு கிடைக்க வசதி ஏற்படுத்தித்தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மாண்புமிகு அரங்கநாயகம் அவர்கள் மொரிஷியல் தமிழ் பண்பாட்டுக் கழகத்தில் உரையாற்றும்போது அந்தப் பகுதிக்கு இங்கிருந்து கப்பல் போக்குவரத்து வசதி செய்துதருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மொரிஷியல் தமிழ் பண்பாட்டுக் கழகத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அரங்கநாயகம் அவர்கள் பேசியிருக்கிற அந்த கருத்துக்களை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

(பிற்பகல் 12-50)

அடுத்து. இந்த தேசியமயமாக்குவதைப் பற்றி ஏற்கெனவே சொன்னேன். அதற்கான காரியங்களில் முனைப்பாக இந்த அரசு இறங்க வேண்டும். டெல்லியிலே இருக்கிற பாவலர் முத்துசாமி அவர்களையாவது, போக்குவரத்து துறையிலே இருக்கிற மற்ற அதிகாரிகளையாவது பார்த்து, பேருந்துகள் அனைத்தையும் தேசியமயமாக்க தீவிர நடவடிக்கை எடுத்து, அதை ஒரு மகத்தான முறையிலே நிறைவேற்ற வேண்டும். 6,000 பேருந்துகளுக்கு மேல் அரசு தரப்பில் ஓடிக் கொண்டிருந்தாலும், தனியார்களுக்கும் 5,000-க்கு கிட்டத்தட்ட இருக்கின்றன. ஆகவே, இவைகளையெல்லாம் எடுத்து தேசிய மயமாக்கி, தனியார்துறையே, இந்த வகையில் இல்லை என்ற முறையில் சிறப்பாக கொண்டு வர நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று மீண்டும் ஒரு முறை கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, தொழிலாளர்களுக்கு உடை கொடுக்கிற விஷயத்தை எடுத்துக் கொண்டால், அது கொஞ்சம் கூட தரமானதாக இல்லை, மக்கிப் போன துணியாக இருக்கிறது, 2, 3 மாதங்களுக்குக் கூட வருவதில்லை என்று சொல்கிறார்கள். இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அறிக்கையிலே உடையும் கொடுத்து, அதற்கு தேவையான பணமும் கொடுப்பது போல் கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பல இடங்களில் துணிகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. அவைகள் சரியாக இல்லை என்று மட்டும் கூறப்படுகிறது. ஆகவே துணி வாங்கித் தருவதினால்தான், இந்த நிலைமை என்று கூட சொல்கிறார்கள். அதையும் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்களுக்கு 20 சதவிதம் போனஸ் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். சில இடங்களில் இன்னும் அந்த 8.33 சதவீதம் தான் கொடுக்கப்படுகிறது. அதைத் தவிர்த்து எல்லா போக்குவரத்து கழகங்களிலும் 20 சதவீதம் போனஸ் கொடுக்கும்படி ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை இங்கே எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். இங்கே பேசிய உறுப்பினர்களெல்லாம், குறையை எடுத்துப் பேசியவர்களாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்தவர்களாக இருந்தாலும் சரி, தங்களுடைய கருத்தக்களை இந்த போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக நடக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடேயே எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

அது மட்டும் அல்லாமல், இங்கே நான் கடைசியாக செய்யவிருக்கிற அறிவிப்புகளே, அவர்கள் கூறியவைகளுக்கெல்லாம் பதிலாக அமையும் என்ற சூழ்நிலை இருந்தாலும் கூட, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூறிய வேறு சில கருத்துக்களுக்கு, என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை பதிலாகச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் செல்வராஜ் அவர்கள் செலிஸ்களின் விலையையும், டயர்களின் விலையினையும் மாநில அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதனையே ஒட்டி தொடர்ந்து பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜ் அவர்கள் கூட மாநில அரசு கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இதிலே மத்திய அரசாங்கம் தான் ஏதாவது முடிவை எடுத்தாகவேண்டுமே ஒழிய மாநில அரசுக்கு சேஸிஸ் விலைகளையும், டயர் விலைகளையும் கட்டுப்படுத்தக் கூடிய அதிகாரம் எள் அளவும் இல்லை என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜ் போன்றவர்கள் இதை அவருடைய கட்சித் தலைமைக்குச் சொல்லி, இதில் ஒரு நடவடிக்கையை எடுக்க உதவுவாரேயானால், நான் கூட அவர்களுக்கு நன்றிக் கடன்பட்டவனாக இருப்பேன் என்று இந்த அவையிலே விளக்கம் கொடுக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல தேசியமயமாக்குவது பற்றி அநேகமாக பேசிய எல்லா உறுப்பினர்களுமே கருத்து தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கொள்கையிலேயிருந்து புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் அரசு எள் அளவும் பின் வாங்கவில்லை என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இருந்தாலும் ஏன் உடனடியாக செய்யவில்லை என்பதற்கு இன்றையதினம் நாட்டிலே இருக்கக் கூடிய பிரச்னைகளை, அனுபவபூர்வமாக பார்க்க வேண்டும் என்பதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தமிழகத்தைப் பொருத்தவரையில் மற்ற மாநிலங்களை விட சிறப்பாக நாம் போக்குவரத்து வசதிகளை மக்களுக்குச் செய்து கொடுத்திருந்தாலும் கூட, பல்வேறு இடங்களிலிருந்தும் அங்கெல்லாம் போக்குவரத்து வசதிகள் வேண்டும் என்ற முறையில் கோரிக்கைகள் வந்து கொண்டேயிருக்கின்றன. இங்கே பேசிய எல்லா உறுப்பினர்களுமே அப்படிப்பட்ட கோரிக்கைகளை எடுத்து வைத்தார்கள். தேசியமயமாக்கப்படவேண்டும் என்று வற்புறுத்தி, வலியுறுத்திச் சொன்னவர்களும் கூட கடைசியாக தங்களுடைய தொகுதிகளிலே சில இடங்களைக் குறிப்பிட்டு அந்த இடங்களுக்கு பேருந்துகள் வேண்டும் என்று சொல்லாமல் இல்லை. எனவே அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்கும்போது, எத்தனையோ இடங்களுக்கு பேருந்துகள் விடவேண்டும்

என்ற அவசியம் இருக்கும்போது, அவர்களுக்கெல்லாம் போக்குவரத்து வசதிகளை புதிதாக செய்து கொடுக்க வேண்டிய வேலைகளை நாம் கவனித்தாக வேண்டும்.

இன்றையதினம் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் முழுக்க முழுக்க அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாகத்தான் அந்த வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகிறதே தவிர தனியார் துறை மூலமாக அந்த வசதிகளை நாம் செய்து கொடுக்கவில்லை. எனவே அந்தச் சூழ்நிலையில் எங்களுடைய எண்ணம் எல்லாம் தமிழகத்தில் கேட்கக்கூடிய சூழ்நிலை மாறுகிறவரை, எல்லாயிடங்களிலும் போக்குவரத்து வசதி செய்து விட்டோம் என்று சொல்கிறவரை நாம் தனியார் துறையை கை வைக்க வேண்டாம் என்று உணர்வோடு செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். எனவே தனியார் துறையை எடுப்பதன் மூலம் அதற்காக அவர்களுக்கு பணம் கொடுத்து அந்த வசதியை எடுத்து நாங்கள் செய்கிறோம் என்று போவதை விட புதிதாக எங்கெங்கு கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்களோ அவர்களுக்கெல்லாம் கொடுத்த பின்பு அந்த தன்னிறைவை நாம் அடைந்த பின்பு படிப்படியாக தனியார் துறையை நாம் எடுப்பதில் எந்தவிதமான கருத்துவேறுபாடும் இல்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் தெளிவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் நிர்வாகத்தில் பங்கு வேண்டும் என்றெல்லாம் இங்கே உறுப்பினர்கள் எடுத்துச்சொன்னார்கள். அந்த பங்குவிஷயம் பற்றியெல்லாம் நான் பின்னால் சொல்வதாக இருக்கிறேன்.

அதேபோல் இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுந்தரராஜன் அவர்கள் மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த தேசியமயமாக்கபடக் கூடிய கொள்கையில் பின்வாங்கிவிட்டார் என்று கூடச்சொன்னார்கள். நான் ஏற்கனவே சொன்ன கருத்துக்களை அடிப்படையாக வைத்து நாங்கள் காரியங்களை படிப்படியாக செய்து கொண்டு இருக்கிறோமேதவிர தனியார் துறையை தேசியமயமாக்குவதன் மூலம் தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற அனைத்துக்கிராமங்களுக்கும் அனைத்து மக்களுக்கும் அந்த வசதி கிடைக்கும் என்ற நிலைமை இல்லாததால்தான் இப்படிப்பட்டதொரு விஞ்ஞானபூர்வமான அந்த அணுகு முறையை இந்த அரசு செய்துகொண்டிருக்கிறது.

இன்னும் இங்கே சொன்னார்கள். பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்கு 18 சதவிகிதம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள், ஆனால் அது கொடுக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். இங்கே பேசிய கருத்துக்கள் முன்னுக்குப்பின் முரணாக இருக்கிறது என்பதை சொல்லியாக வேண்டும். தனியார் துறைக்கு போக்குவரத்து வழித்தடங்களை கொடுக்கக்கூடாது என்று சொல்கிறீர்கள், அதேநேரத்தில் பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்கு கொடுக்கவேண்டும்

என்றிருப்பதை அமல்படுத்தவேண்டும் என்று சொல்கிறீர்கள். இதில் எங்களுககு இருக்கிற பிரச்னை இன்றையதினம் தனியாருக்கு கொடுக்க வேண்டாம், போக்குவரத்துக் கழகங்களே அதை ஓட்டட்டும் என்ற உணர்வோடு நாமகள இந்த சூழ்நிலையில் செயலில் ஈடுபடுகிறபோது அதோடு சேர்த்து பிறபடுத்தப்பட்டவர்களும் கிடைக்கப்பெறாமல் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லியாக வேண்டும். அவர்களுக்கு கிடைக்கவேண்டிய வாய்ப்பினை ஏற்படுத்துவோமானால் ஐந்தில் ஒரு பேருநது பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்கும் மீதமுள்ளவை மற்றவர்களுககும் கிடைக்கிற சூழ்நிலைவருகிறபோது அந்த நான்கு பேருந்துகள் தனியாருக்கு போகக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது என்பதை மறநது விடககூடாது. இருந்தாலும் அதை மனதில் கொண்டு அதற்கான நடவடிககைகள் எடுக்க அரசு ஏற்பாடு செய்யும்.

இங்கே பேசிய பல உறுப்பினர்கள் சென்னை மாநகரத்தில் மட்டுமல்ல, தமிழ்நாட்டில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற ஆட்டோ, டாக்சி பற்றி சொல்லாமல் விடவில்லை. அதில் என்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கிறீர்கள் என்று திரு. சுந்தரராஜன் அவர்கள் ஒரு கேள்விக்கணையை வைத்தார்கள். இந்த அரசு அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு நியாய உணர்வோடு அணுகவேண்டும் என்ற எண்ணத்தில்தான் படிப்படியாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. டீசல் விலை உயருகிறது நாம் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று சொல்கிறோம். அதேபோல் பெட்ரோல் விலை உயர்ந்தது. அந்த ஆட்டோ, டாக்சி டிரைவர்களுக்கு கட்டுப்படியான வருமானம் இல்லை. எனவே அதை உயர்த்திக் கொடுக்காத காரணத்தால் அதற்கான கட்டணத்தை வாங்கவேண்டிய சூழ்நிலைக்கு அவர்கள் தள்ளப்பட்டார்கள். மற்றக் குறைபாடுகள் அவர்கள் மீது இருக்கலாம். நான் இல்லை என்று சொல்லத் தயாராயில்லை. அதைச் செய்துகொடுத்து கட்டாயமாக, கடுமையான நடவடிக்கைகள் எடுப்பதன் மூலம் அவர்களை சரி செய்யவேண்டும் என்று இந்த அரசு நினைத்தகாரணத்தால் இன்றையதினம் கட்டணத்தை உயர்த்திக் கொடுத்திருப்பது மட்டுமல்ல, அந்தந்த வண்டிகளில் சரியான மீட்டர்கள் இருக்க வேண்டும், மற்ற சட்டதிட்டங்களை அவர்கள் முழுமையாக பின்பற்ற வேண்டும் என்பதை கண்காணிக்க சென்னை நகரில் மட்டும் ஏறத்தாழ 12 இடத்தில் வாகன ஆய்வாளர்களை நியமித்திருக்கிறோம். இவர்கள் மூலம் படிப்படியாக இன்னும் மூன்று மாத காலத்தில் நாம் அந்த ஏற்பாட்டினை செய்துவிட முடியும். இது இன்றையதினம் ஏற்பட்ட பிரச்னை அல்ல. காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலேயிருந்து இந்தப் பிரச்னையை நாம் சரியாக கவனிக்காமல் இருந்த காரணத்தால் இன்று அதில் நல்லவர்களுக்குக் கூட கெட்ட பெயர் வருகிற அளவிற்கு ஒரு சிலரால் இந்தச் சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது என்பதை நினைத்துப் பார்க்கவேண்டும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. சு. முத்துசாமி]

(பிற்பகல் 1-00)

அதேபோன்று இங்கே மூன்று டிக்கட்டுகள் ஒரேபோல் இருக்கிறது என்று திரு. சுந்தரராஜன் அவர்கள் எடுத்துச்சொன்னார்கள். அதில் எங்கேயாவது தவறு வேண்டுமென்றே நடந்திருக்குமானால் நிச்சயமாக இந்த அரசு கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கத் தயங்காது என்பதை சொல்கிற அதேநேரத்தில் எனக்கு கிடைத்த விளக்கம் அந்த ப்ரஸில் அடிக்கிறபோது அந்த நம்பர் அடித்துக்கொண்டுவருகிற அந்த இயந்திரம் ஸ்டக்கப்பாகிவிட்டால் தொடர்ந்து அடிக்கப்பட்ட நம்பரே அடித்துக்கொண்டுவரும், அப்படி அடிக்கப்பட்டாலும் அந்தப் புத்தகத்தில் இருக்கிற அந்த டிக்கட் எண்ணிக்கை குறையாது. அப்படி எடுக்கின்றபோது நடத்துனராக இருந்தாலும் சரி, கண்காணிப்பாளராக இருந்தாலும் சரி டிக்கட் 1-லிருந்து 100 வரை அந்த புத்தகத்தில் இருக்கின்றது என்பதை எழுதியாக வேண்டும். நூறுக்கு குறைவாக, பல நெம்பர் ஒன்றாக வந்து, அதிலே 95 வரை இருக்கின்றது என்று எழுதினால், அங்கே அதை பின்னால் கண்காணிக்கின்றபோது, மேலும் ஐந்து டிக்கட்டுகள் எங்கே என்று சரிபார்த்து கண்டுபிடிக்க முடியும். அதற்காக இந்த தவறு இருக்கவேண்டுமென்று நான் சொல்லத் தயாராக இல்லை. அப்படிப்பட்ட புத்தகங்கள் சரண்டர் செய்யப்படும்; பயன்படுத்தப்பட மாட்டாது. தெரியாமல் தவறு நடக்கலாமே தவிர, வேண்டுமென்றே தவறு நடந்திருக்காது என்பதை உத்தரவாதமாகச் சொல்ல முடியும்.

மேலும், இங்கே வாகன ஆய்வாளர்களை வேலை நீக்கம் செய்து விட்டு, உடனடியாக மீண்டும் அவர்களை வேலைக்கு அமர்த்தி விட்டீர்களே, 100 சதவிகிதம் சுத்தமானவர்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்களே என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரராஜ் அவர்கள் சொன்னார்கள். அவர்கள் எங்காவது இருந்து கேட்டுக் கொண்டிருப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன். இந்த அரசைப் பொறுத்தவரை தவறு செய்யவில்லை. தவறு செய்தவர்களை எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. எங்களுக்கு இருக்கின்ற பிரச்னைகள் எல்லாம், தமிழகத்திலே ஏறத்தாழ 3 இலட்சம் வாகனங்கள் இருக்கின்றன. இந்த 3 இலட்சம் வாகனங்களில் ஏறத்தாழ 1½ இலட்சம் வானகங்களுக்கு மேல் 6 மாதங்களுக்கு ஒருமுறை, ஓராண்டுக்கு ஒருமுறை தகுதி சான்றிதழ் வழங்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இருக்கின்ற மோட்டார் ஆய்வாளர்கள் 126 பேர்கள்; அதிலே ஏறத்தாழ 46 பேர்கள் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். 1½ இலட்சம் வண்டிகளாக இருந்தாலும் அல்லது 3 இலட்சம் வண்டிகளாக இருந்தாலும், அவைகளுக்கு ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களைப் பார்க்கவேண்டும். யார் வரி கொடுக்காமல் ஏய்க்கிறார்கள், அவ்வாறு நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்ப்பதற்கு தற்போது அதிகாரிகள் போதவில்லை. என் புதிய

தாக எடுத்துக் கொள்ளக்கூடாது என்று கேட்கலாம். புதிதாக எடுத்துக் கொள்பவர்களுக்கு அனுபவம் இருக்காது என்ற அந்த நிலை மட்டுமல்ல. நமக்கு இருக்கின்ற சட்டத்தின்படி, 6 மாதங்களுக்கு மேல் தற்காலிக வேலை நீக்கத்தில் வைக்கக்கூடாது. அப்படி தற்காலிகமாக இருப்பவர்களை மீண்டும் எடுத்துக்கொண்டு, அதிகார பூர்வமாக விசாரணை நடத்தப்படலாம், அந்த விசாரணையின் மூலமாக தவறு நிரூபிக்கப்படுமானால், அதற்குப் பின்பு வேலைநீக்கம் முழுமையாக செய்துவிடலாம் என்ற திட்டம் இருக்கின்ற காரணத்தால், அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, இதிலே எந்தவிதமான குற்றச்சாட்டும் இல்லை. விசாரணை தொடர்ந்து இருக்கிறது ; விசாரணை தொடர்ந்து எடுத்துக் கொள்ளப்படும். நாளைக்கு விசாரணையில் அந்தத் தவறு நிரூபிக்கப்படுமானால், வெளியே போகவேண்டிய சூழ்நிலையும் இருக்கிறது. எனவே, இதிலே எந்தவிதமான தவறையும் அரசு செய்யவில்லை. இதிலே எந்த ஒரு பெரிய மனிதரும் உள்ளே இல்லை என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. ஆம்னி பஸ்களைப் பற்றி இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். எங்களுக்கு இருக்கின்ற பிரச்னை, நீதி மன்றத்திலே தடை இருக்கின்ற காரணத்தினால், இதை முழுமையாகச் செய்யமுடியாத நிலைமை இருக்கிறது என்பதை நான் திட்டவட்டமாகச் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தனியார் துறையிலே சம்பளம் அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நல்லவேளை, போக்குவரத்துத் துறையிலே நாம் கொடுக்கும் சம்பளத்தை பாராட்டிச் சொல்லியிருப்பதற்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதற்கு, தொழிலாளர் நலத்துறை சிறப்பான நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு ஏதாகிலும் போக்குவரத்துத் துறை சார்பிலே செய்யவேண்டுமானால், அதைச் செய்வதற்கு தயாராக இருக்கிறோம் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கட்டண உயர்வைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். வேண்டாம் என்று பலர் சொன்னார்கள். அதைப் பற்றி விளக்கமாகப் பின்பு சொல்ல விரும்புகிறேன். இங்கே மதிப்பிற்குரிய ஹேமச்சந்திரன் சொல்லுகின்றபோது, பத்திரிகை நிருபர்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பத்திரிகை நிருபர்கள்பால் உள்ள ஆர்வம் அவர்களுக்கு எவ்வளவு இருக்கிறதோ, அந்த அளவு எங்களுக்கும் குறைந்துவிட வில்லை. நாங்கள் எப்படி அறிவிப்பை கொடுத்தோமோ, அந்த அறிவிப்பின்படி இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக, பாதியை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்ற அளவிலே செங்கற்பட்டு வரை போய்வாலாம் என்று அமுலுக்கு கொண்டுவந்து இருக்கிறோம். முழுக்க முழுக்க விட்டுவிடவில்லை. நாங்கள் அறிவித்திருந்தது, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக புறநகர்ப் பகுதி

முழுவதும் பயணம் செய்யலாம் என்பது. அதை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தாகவேண்டும் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை நார்ம்ஸ் 7.5 சதவிகிதம் வைத்திருக்கிறீர்களே, அதன்படி இல்லை என்று சொன்னார்கள். எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துப் பார்த்தாலும், அந்த அளவிற்கு நிச்சயமாக இருக்குமென்று சொல்ல முடியும். ஒருவேளை தவறு இருக்குமானால், அதை என்னுடைய கவனத்திற்கு கொண்டுவருகிறபோது, நிச்சயமாக சரியான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது. அதேபோன்று, ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் தேவையான அளவிற்கு ஸ்டாப் இல்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். பின்னால் வருகின்ற அறிவிப்பு அதற்கு திருப்தி அளிக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். இதேபோன்று, அம்பிகாபதி அவர்கள் கூட சேசிஸ் பிராப்ளத்தைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தமிழக அரசு மத்திய அரசாங்கத்திற்கு கட்டுப்பாடு விதிக்க வேண்டுமென்று சொல்லி எழுதுவதற்கு தயாராக இருக்கிறது. எனவே அவர்கள் அதற்கு நிச்சயமாக ஒத்துழைப்பைத் தருவார்கள் என்று நம்பிக்கொண்டிருக்கிறோம்.

போக்குவரத்து கழகத்தைப் பிரிக்கக் கூடாது என்ற கருத்தை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பிரிப்பதன் மூலமாக நஷ்டம் ஏற்படும் என்று நாம் நினைப்போமேயானால் நிச்சயமாக அது தவறான கருத்தாகும். நிர்வாகச் செலவுகள் எப்படி கூடுகிறதோ, அந்த அளவிற்கு சரி சமமாக பொதுமக்களுக்கு கிடைக்கிற வசதி வாய்ப்புகள் அதிகமாக இருக்கும். ஒரு நிர்வாக இயக்குநர் இன்றைய தினம் கோவையிலே இருந்து கொண்டு ஈரோட்டை கவனிக்க முடியாத நிலைமை. ஒரு நிர்வாக இயக்குநர் தனியாக இருப்பாரேயானால் அங்கே இருக்கிற மக்களுக்கு வசதிகளை நேரடியாகச் செய்வதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும். அங்கு ஏதாவது தவறுகள் ஏற்படாமல் கண்காணிப்பதன் மூலமாகவும் அங்கே நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதன் மூலமாக போக்குவரத்து கழகத்திலே அதிகமான லாபம் ஏற்படும். அது நிச்சயமாக நிர்வாகச் செலவை ஈடுகட்டும் என்று எனக்கு நம்பிக்கை இருக்கிறது. எனவே அதிலே எந்தவிதமான கருத்து வேறுபாடும் இதற்கு பின்பும் அவர்களுக்கு இருக்காது என்று நான் நம்புகிறேன். அதேபோல தனியார் பேருந்துகளை எடுத்தவுடனே அதிலே இருக்கிற பேருந்துகளை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும், ஆட்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற பேருந்துகளை நாம் 'நேஷனலைஸ்' செய்கிறபோது அங்கே இருக்கிற அந்தப் பேருந்துகளை நாம் எடுத்துக் கொள்கிறோம். அதேபோன்று அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களை

அங்கே ரிஜிஸ்டர்லே வைத்திருப்பதற்கேற்ப 'நார்ம்ஸ்க்கேற்ப' நாம் எடுத்துக் கொள்கிறோம். ஆனால் சில வழித்தடங்கள் நீதிமன்றங்களிலே நமக்கு கிடைக்கின்றது. நீதிமன்றங்களில் நமக்கும், ஒரு தனியாருக்கு கூட கிடைக்கலாம். எனவே நீதிமன்றத்திலே கிடைக்கக்கூடிய அந்த வழித் தடத்திலே இருக்கிற பேருந்தை நம்மால் எடுக்க முடியாது. அதற்கு சட்டமும் இல்லை. அதிலே இருக்கிற தொழிலாளர்களை எடுப்பதற்கான வாய்ப்பும் இல்லை. ஒருவேளை வேறு ஒரு தனியாருக்கு அது கிடைக்குமானால் என்ன நிலைமை என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். எனவே அந்த அடிப்படையிலே நாம் எடுக்க முடியாது.

இன்னொன்று, எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்தவர்களுக்குத்தான் வேலைவாய்ப்பா? மற்றவர்களுக்கு லைசென்ஸ் இல்லையா? அவர்கள் எங்கே போவது? என்றெல்லாம் கேள்விகளை கேட்டார்கள். இந்த அரசு அதை உணர்ந்து பிறகுதான் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படிப்பு அதற்கு கீழே இருப்பவர்களைக் கூட எடுக்கலாம் என்று உத்தரவை சமீபத்திலே வழங்கியிருக்கிறது. இன்னொன்றை சொன்னார்கள். ஒரு இஞ்சிற்கு கீழே இருந்தால் எடுக்கக் கூடாதா? அது என்ன நியாயம் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். அந்த ஒரு இஞ்சும் இருக்கக் கூடிய, 160 சென்ட்டிமீட்டர் என்று சொன்னால் 160 சென்டிமீட்டரும் இருக்கக் கூடிய—தகுதியை பெற்றவர்கள் இருக்கும்போது அந்த தகுதியில்லாதவர்களை எடுக்கவேண்டும் என்று சொல்கிறீர்களா? எனக்கு புரியவில்லை. ஒருவேளை 160 சென்டிமீட்டர் இருக்கக்கூடியவர்கள் கிடைக்கவில்லை என்று சொன்னால் நீங்கள் சொல்வது நியாயமாக இருக்கலாம். ஆனால் அப்படி கிடைத்துக் கொண்டிருக்கும்போது நீங்கள் 159 சென்டிமீட்டர் இருப்பதை பார்ப்பீர்களானால், 160 சென்டிமீட்டர் இருப்பவர்களுக்கு நாம் என்ன பதிலைச் சொல்லப் போகிறோம் என்பதை நீங்கள் தயவுசெய்து உணர்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இங்கே சி.டி.சி.-ஐ பற்றி பாராட்டியதற்கு எனது மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்வதோடு, நிச்சயமாக மற்ற போக்குவரத்து கழகங்களிலும் அந்த நிலைமை உருவாக்கப்படும் என்பதை திட்டவட்டமாக நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதேபோல 25 கிலோமீட்டர் இருந்ததை முப்பது கிலோமீட்டராக மாற்றியிருக்கிறோம். அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரவில்லை என்று சொன்னார்கள். அது இப்போது வெகு வேகமாக நடை முறைக்கு கொண்டு வரப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

இங்கே மதிப்பிற்குரிய ஜனதா கட்சியின் தலைவர் இஸ்மாயில் அவர்கள் பேசுகின்றபோது மத்திய அரசாங்கம் டீசலை அதிகப்படுத்திக் கொடுத்தாலும் அதிலே அவர்களுக்கு ஏறத்தாழ 120 கோடி ரூபாய் வருமானம் இருக்கிறது.

அவர்களுக்கு ஏற்படுகிற அதிக செலவு 600 கோடி ரூபாய்தான் என்ற கணக்கைச் சொன்னார்கள். எனவே அதற்கெல்லாம் நன்றியைக் கூறி அதற்காக மத்திய அரசாங்கத்திற்கு இந்த மானியத் தொகையை வழங்க வேண்டுமென்று கடிதம் எழுதுவதிலே எங்களுக்கு எந்தவிதமான கருத்துவேறுபாடும் இல்லை. அதை நாங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இங்கே மதிப்பிற்குரிய பாபு ஜனார்த்தனன் அவர்கள் பேசுகின்றபோது ஏன் திடீரென்று நஷ்டம் ஏற்பட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நானும் கூட உன்னிப்பாக கவனிக்கவில்லை என்றால் அதிலே ஆழமாக பார்க்கவில்லை என்றால் அதையேதான் கேட்பேன் என்று நினைக்கிறேன். இந்த டீசல் விலை சமீபத்திலே ஓராண்டு காலத்திற்குள்ளாக எவ்வளவு ஏறியிருக்கிறது என்பதை நாம் கணக்குப் போட்டு பார்த்தாக வேண்டும். லிட்டருக்கு ஏறத்தாழ ஓராண்டிற்குள் ஒரு ரூபாய் 40 காசுக்கு மேலே உயர்ந்திருக்கிறது. எனவே அந்த ஒரு லிட்டருக்கு 1.40 காசு; அதைப் போல சேஸினுடைய விலை இந்த இரண்டாண்டு காலத்திலே மட்டும் இரட்டிப்பாக உயர்ந்திருக்கிறது; டயருடைய விலை இரட்டிப்பாக உயர்ந்திருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலைமையிலே நமக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டமும் இரட்டிப்பாகத்தான் ஆகும். அதை தயவுசெய்து நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் திடீரென்று நஷ்டம் ஏற்படுகிறதைப் பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். குறிப்பாக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே அதுவும் அதற்கு முன் ஆண்டிலே 1979-80-ல் 64 இலட்சம் என்றும், அதற்கு அடுத்து 1980-81 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முடிய 5 கோடிக்கு மேலே நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற போக்குவரத்து கழகங்களிலே அந்த அளவிற்கு நஷ்டம் கிடையாது. ஆகவே அதை ஒரு பெரிய ஆராய்ச்சிக்குரிய விஷயம் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-10)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய வழித்தடங்களுக்கும் இதனுடைய வழித் தடங்களுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. அதேபோன்று இங்கே தொழிலாளர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டிலே மட்டும் வருமானம் வராத நிறையப் பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக்கொண்டு இருக்கிறோம். எனவே இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகள்தான் ஏற்படுகிறதே ஒழிய வேறு வகையிலே இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அவர்கள்கூட தேசியமயமாக்குவதைப்பற்றி இங்கே சொன்னார்கள். அதற்கு நான் ஏற்கெனவே பதில் சொல்லியிருக்கிறேன். இங்கே வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப் பொறுத்தவரையிலே வெளியே 4 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு கிடைக்கிறது என்று சொன்னால் நாங்கள் வாங்கிக்கொள்வதற்கு தயாராக இருக்கிறோம். எங்கே கிடைக்கிறது என்று தயவுசெய்து சொல்லவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிக் கிடைக்குமானால் மகிழ்ச்சி அடைகிறோம். வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப் பொருத்துவதன் நோக்கமே வெட்டுத் தீர்மானங்களிலேகூட திரு. பாலன் அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள் என்று கருது கிறேன். நிறையப் பேர்கள் விரும்புகிறார்கள், எனவே இதன் மூலமாக விபத்துக்களைக் குறைக்க வேண்டுமென்ற நம்பிக்கையிலே தான் நாம் அதைச் செய்கிறோமே தவிர வேறில்லை. ஏன் அங்கே போய் வாங்கவேண்டுமென்று கேட்டார்கள். சென்னையிலே கூட கிடைத்தாலும் நாங்கள் வாங்குவதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம். கொடுப்பதற்கு ஆளில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்னும் டீ கடைக்குப் போகிறது என்றெல்லாம் சொன் னார்கள். அப்படிப் போகாமல் இருப்பதற்கு, அதையெல்லாம் தவிர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கடந்த ஆண்டு, ஒரு ஆண்டிலே நாங்கள் 1,800 புதிய பேருந்துகளை இயக்குவோம் என்று அறிவித்தோம். அதிலே ஏறத்தாழ 1,562 பேருந்து களை நாங்கள் இயக்கியிருக்கிறோம். அதிலே கொஞ்சம் குறைந்து இருந் தாலும்கூட அதற்காக 38 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதிலே குறைந்ததற்கு என்ன காரணம் என்று கேட்கிறபோது உங்களுக்கே தெரியும். அந்த விலை உயர்வின் காரணமாக நான் ஏற்கெனவே சட்டமன்றத்தி லேயே சொல்லியிருக்கிறேன், நமக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற அந்த சேசிஸ் வாங்க முடியாத நிலைமைக்கு நாம் தள்ளப்பட்டிருக்கிறோம் என்பதை வருத் தத்துடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதன் மூலமாக 400-க்கு மேற்பட்ட கிராமங்கள் பயனடைந்திருக்கின்றன. ஏறத்தாழ 15 லட்சத்திலிருந்து இருபது லட்சம் பேர்கள் பயனடைந்திருக்கிறார்கள். அதேபோன்று 25 கிலோமீட்ட ராக இருந்த நகரப் பேருந்தை 30 ஆக மாற்றியமைத்ததன் காரணமாகப் பல கிராமங்கள் பயன் அடைந்திருக்கின்றன. இந்தப் புள்ளிவிவரத்தை நான் கொடுத்தால் எப்படி நாம் சேசிஸ் வாங்குவதினுடைய எண்ணிக்கை அதிகமாகி இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் உணர்வீர்கள் என்று நம்புகிறேன். 1975-76-ல் 342 புதிய பேருந்துகளை வாங்கியிருக்கிறார்கள். 1976-77-ல் 349; 1977-78-ல் 721; 1978-79-ல் 1,281; 1979-80-ல் 1,454; 1980-81-ல் 1,562; இந்த அடிப்படையிலே தான் பேருந்துகளை வாங்கி தமிழகத்திலே புதிதாக

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. சு. முத்துசாமி]

இயக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இதிலே நான் பிரித்துச் சொல்வதற்கு தயாராக இல்லை, எந்தக் காலத்திலே அதிகமாக பேருந்துகளை வாங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதைப் புரிந்துகொள்வீர்கள் என்று நம்புகிறேன். இன்றையதினம் விலை உயர்வின் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஏற்படுகிற நட்டத்தைக்கூடப் பார்க்காமல் நிதி நிலைமை எங்கெங்கிருந்து கிடைக்கிறதோ அதையெல்லாம் கணக்குப் போட்டுப் பார்த்து இந்த மன்றத்தின் வாயிலாக அறிவிக்கக்கூடிய அறிவிப்பு, இந்த ஆண்டிலே மட்டும் 1,400 பேருந்துகளைப் போடுவதற்காகவும் உலக வங்கியினுடைய உதவியோடு 100 பேருந்துகள்—ஆண்டுக்கு 100 விதம்—5 ஆண்டுகளிலே 500 பேருந்துகளைத் தருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

எனவே இந்த ஆண்டு மொத்தம் 1,500 வரும். எனவே அந்தக் கணக்குப்படி எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் பேரவை உறுப்பினர்களும் உதவியைச் செய்வார்களானால் ஒத்துழைப்பைத் தருவார்களானால் நாம் ஏறத்தாழ 2,750 பேருந்துகளை ஒரு ஆண்டில் ஓட்டுவதற்கு வசதி வாய்ப்பு இருக்கும். எப்படி என்று சொன்னால் இன்றையதினம் அசோக் லேலண்ட் 125 பேருந்துகளைக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அவர்களை 150 கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டோம், அவர்கள் ஒப்புதலைத் தருவதாகத் தெரிகிறது, அவர்கள் ஒப்புதலைத் தந்தால் ஒரு ஆண்டுக்கு 1,800 ஆயிற்று. அதேபோன்று டாடாவிலே 600 பேருந்துகளைக் கொடுப்பதற்கு உத்திரவாதம் தந்திருக்கிறார்கள். உலக வங்கியின் மூலமாக 100, ஆக 1,250 ஆயிற்று. மத்திய அரசை அணுகி சென்னை மாநகரத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பழைய பேருந்துகளை மாற்றுவதற்கு முதல் தவணையாக 250 பேருந்துகளுக்கு நீங்கள் பணம் தரவேண்டுமென்று உயர்மட்டக் குழு அங்கே போக இருக்கிறது. அதையும் சேர்த்துக் கணக்குப் போட்டால் 2750 வரும். எனவே அடுத்த ஆண்டு வருகிறபோது எந்தச் சட்டமன்ற உறுப்பினரும் எங்கள் ஊருக்கு பேருந்து வேண்டும் என்று கேட்காத நிலைமையைச் செய்வோம் என்றும் ஆனால் கட்டணம் மட்டும் கொஞ்சம் உயர்த்தப்பட வேண்டும் என்றும் அப்போதுதான் இதைச் செய்ய முடியும் என்றும் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றையதினம் இருக்கின்ற நிதிநிலைமை, அரசாங்கத்திலிருந்தும் சரி அல்லது வங்கியிலும் சரி, கிடைக்கக்கூடிய நிதிநிலையை வைத்துக்கொண்டு 1,500-க்கு மேலே வாங்க முடியாது. ஏறத்தாழ 1,250 பேருந்துகளை நாம் வாங்காமல் விடவேண்டிய சூழ்நிலை. இந்தப் பேருந்துகள் எப்படி மக்களுக்குப் பயன்பட வேண்டுமோ அப்படி இந்த ஆண்டிலே பயன்படாத நிலைமை. ஏற்கெனவே அந்த வசதியைப் பெற்றவர்கள் 5, 10 காசு சேர்த்துக் கொடுப்பது பெரிய காரியமாக இருக்காது என்று நம்புகிறேன். இன்னும்கூட எனக்கு ஒரு எண்ணம். பக்கத்திலே உள்ள மாநிலத்திலே எங்கே குறைவாக இருக்கிறதோ அதைக் காட்டி அதை வசூல்

செய்யுங்கள் என்று நீங்கள் சொன்னால் போதும். நாங்கள்கூடக் கேட்க வில்லை. எனவே அதை நீங்கள் செய்தால் நிச்சயமாக இதைச் சாதிக்க முடியும் என்று நாங்கள் நம்புகிறோம்.

சில தினங்களுக்கு முன்பு ஒரு பேருந்தை எரித்திருக்கிறார்கள். எரித்தது என்ன காரணத்திற்காக என்பதைப்பற்றி நான் உள்ளே போகத் தயாராக இல்லை. அந்தப் பேருந்தின் விலை 4 இலட்சம் ரூபாய்; துவக்கி ஒரு மாத காலம்கூட ஆகவில்லை; அது எரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இருந்தால் நாம் என்ன செய்ய முடியும்? இப்படித் தேவையில்லாமல், பேருந்துகளை எரிக்கக் கூடியவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுத்து, அந்தத் தொகையை அவர்களிடமே வசூல் செய்வதற்கு நடவடிக்கை யெடுக்கப்பட வேண்டுமென்று அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக் கிறது. அதற்குக்கூட மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய ஒத்துழைப்பு நிச்சய மாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்த 16 சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கொள்கை சம்பந்தமாக விவாதிக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த விளக்கக் குறிப்பேடுகளை உங்களிடத்திலே கொடுத்திருக்கிறோம்; அது பதிலாக இருக்கும் என்று நிச்சயமாக நான் நம்புகிறேன்.

முப்பது சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய பகுதிகளிலே புதிய பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். புதிய பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு கமிட்டியை நாங்கள் அமைத்திருக்கிறோம். அந்தக் கமிட்டி விஞ்ஞான ரீதியாக ஆய்வு நடத்தி, உங்களுடைய கோரிக்கைகளை—இதையே கோரிக்கைகளாக எடுத்துக்கொண்டு ஆய்வு நடத்தி, தேவையான காரியத்தைச் செய்வதற்கு இருக்கிறது.

இன்னும்கூட பல வெட்டுத் தீர்மானங்களை இங்கே கொடுத்திருக்கி றார்கள். அவைகளுக்கெல்லாம் நான் அறிவிப்பின் மூலமாகப் பதிலைச் சொல்ல முடியும் என்று நம்புகிறேன். அப்படி ஒரு சிலருக்குப் பதில் கிடைக்க வில்லையென்றாலும்கூட, நிச்சயமாக உங்களுடைய எண்ணங்களை இந்த அரசு ஏற்றுக்கொண்டு, அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கைகளை எடுக்க இருக்கிறது என்பதை இப்பொழுது நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நான் கடந்த கூட்டத்திலே, மானியக் கோரிக்கையின்பொழுது 32 அறிவிப்புகளை அறிவித்தேன். அந்த 32 அறிவிப்புக்களில் ஏறத்தாழ எல்லா அறிவிப்புகளும் நிறைவேற்றப்படக்கூடிய சூழ்நிலை—ஒருசில அறிவிப்புகளை மட்டும், உதாரணமாக டெப்போ கட்டுதல் போன்ற நிலைமைகள் மட்டும், இடம் கிடைக்காத காரணத்தால் காலதாமதமாகத் துவங்கி வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன; முடிக்கப்படவில்லை. எனவே, 32 அறிவிப்பு

களும் நடைமுறையிலே வந்து விட்டன. பல அறிவிப்புக்கள் முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே தொழிலாளிகள் சம்பந்தமாக அந்த அறிவிப்புக்களை நான் முதலிலே சொல்லிவிடுவது பொருத்தமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன்.

தொழிலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசு எவ்வளவு தீவிரமான முறையில் அவர்கள் மீது அக்கறை காட்டி வருகிறது என்பதை இதன் மூலமாக உங்களால் புரிந்துகொள்ள முடியுமென்று நான் நம்புகிறேன். சில நேரங்களிலே இந்த அரசு தொழிலாளர் விரோத அரசு என்று சொல்லக்கூடியவர்கள்கூட நிச்சயமாக இதைப் பார்த்தால் அப்படிச் சொல்லமாட்டார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

1980 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு 26 ஆம் தேதி நாங்கள் ஊதிய உயர்வு சம்பந்தமான அந்த ஒப்பந்தத்தைப் போட்டோம். இதுவரையில் எந்த ஊதிய ஒப்பந்தமும் அந்தக் காலம் முடிவதற்கு முன்பாகப் போடப்படவில்லை என்ற கருத்தைப் பல்வேறு தலைவர்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அன்றைய தினம் போட்ட ஒப்பந்தத்திலே நான் இன்னொரு கருத்தையும் சொன்னேன். சாதாரணமாக இதுவரையில் கோரிக்கைகளைத் தொழிலாளிகள் வைக்கின்ற பொழுது அதிலேயிருக்கின்ற தலையாய பிரச்னையை முடித்தவுடனேயே அடுத்த மூன்று ஆண்டுகளுக்கு அதைப்பற்றி நினைப்பதே கிடையாது; திரும்பிப் பார்ப்பதே கிடையாது. ஒப்பந்தம் போட்டாகிவிட்டது என்று சொல்லி விடுவார்கள். இதை மாற்ற வேண்டும், தொழிலாளிகளுக்கு இருக்கின்ற பல பிரச்னைகள், பன்னெடுங்காலமாக, 1974-75 ஆம் ஆண்டிலிருந்து கேட்டுக்கொண்டிருக்கின்ற பிரச்னைகள் எல்லாம் தேங்கிக் கிடக்கின்றன; எனவே மூன்று மாதங்களுக்கு ஒருமுறை பேசியாக வேண்டுமென்ற உணர்வை நான் சொல்லி, அதன்படி டிசம்பர் 80, மார்ச் 81, 15—4—1981, 24—4—1981 ஆகிய தேதிகளில் கூட்டத்தைக் கூட்டி அதிலே பேசி பல முடிவுகளை நாங்கள் எடுத்திருக்கிறோம். அப்படி முடிவுகளை எடுத்த பின்புதான் நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய சங்கம் ஊர்வலமாக வந்து என்னிடத்திலே கோரிக்கையைக் கொடுத்தார்கள். நான் 15 ஆம் தேதி பேசி இவைகளையெல்லாம் அறிவிப்பதாக இருக்கிறேன் என்பதை பகிரங்கமாகச் சொல்லியிருந்தேன். 24 ஆம் தேதி—இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு இவர்கள் ஊர்வலமாக வந்து கொடுத்தார்கள். அதற்கு அவர்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. வேண்டாமென்று நான் சொல்லவில்லை; தவறு என்று கூட நான் சொல்லத் தயாராக இல்லை. ஆனால் இந்த அரசு எந்த வகை

யிலேயும் அதைச் செய்யக்கூடாது என்ற நினைவிலே இல்லை; செய்ய வேண்டு மென்று இருக்கிறது. ஆனால் எந்த நேரத்திலே அவர்கள் வந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சொல்ல வேண்டுமென்பதற்காகச் சொல்லுகிறேன்.

இன்னொன்று. தலையாய பிரச்னையாக அதிலே அவர்கள் வைத்திருப்பது, இங்கேயிருக்கின்ற—போக்குவரத்துத் துறையிலே உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு மூன்றாவது ரெவின்யூ வேண்டும்; அதாவது மூன்றாவது படி சம்பள உயர்வு வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்திருந்தார்கள். இந்தக் கோரிக்கை இன்றையதினம் வந்த கோரிக்கை அல்ல. எப்பொழுது அந்தப் போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் துவங்கியதோ அன்றையதினம்—1975-லே திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் இதே கோரிக்கையை வைத்திருக்கிறது; அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்ினுடைய சங்கமும் இதை வைத்திருக்கிறது; சி.ஐ.டி.யூ. வாக இருந்தாலும் சரி, ஏ.ஐ.டி.யூ.சி-யாக இருந்தாலும் சரி ஐ.என்.டி.யூ.சி.யாக இருந்தாலும் சரி, எல்லோரும் இந்தப் பிரச்சினையை அப்பொழுதிருந்தே வலியுறுத்திக்கொண்டிருந்திருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் மட்டும்தான் ஊர்வலம் வந்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் நிச்சயமாக இதைச் செய்து கொடுப்போம் என்ற உணர்வோடு வந்திருக்கிறார்கள்.

(பிற்பகல் 1-20)

அவர்களுக்கு நான் நன்றி சொன்னால்கூட பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். 1975-லே வைக்கப்பட்ட கோரிக்கைகள். ஊதிய உயர்வைப் பொருத்தவரையில் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை கணக்கிட்டு மே மாதம் முதல் தேதியில் மட்டும் கணக்கெடுக்கிறார்கள், அதை மாற்றியமைத்து மூன்று மாதத் திற்கு ஒருமுறை அந்தத் தேதியிலேயே கணக்கெடுக்க வேண்டும் என்று தொழி லாளர்கள் கேட்டார்கள். 1975-லே புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சி தமிழகத்திலே ஏற்பட்ட பிறகுதான் இதைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதேபோன்று வருடத்திற்கு ஒரு முறை தொழிலாளர்கள் குடும்பத்தோடு பயணம் செய்ய வாய்ப்பை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். 75-லே புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சி ஏற்பட்டதற்குப் பிறகுதான் அதற்கும்கூட வழி வகை செய்யப்பட்டிருக்கின்றது.

அடுத்து நகர ஈட்டுப்படி வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். 75-லே. தொழிற் சங்க வாதிகளைப் பொறுத்தவரையில் விவரம் தெரிந்ததிலிருந்து அதைக் கேட்டுக்கொண்டிருந்ததாக எனக்குத் தகவல், அதையும்கூட இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகுதான் நகர ஈட்டுப்படி என்று மட்டுமல்ல, கிராமங் களுக்கு ரூரல் அலவன்ஸ் என்றும்கூட கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக் கின்றது. அதேபோன்று தினக்கூலி என்ற அடிப்படையிலே பணியாற்றியவர்

களை ஜப்பான் ஸ்கீம் என்று சொல்லப்படுகின்ற ஸ்கீமிலே கணக்கெடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் அதாவது அவர்கள் ஓராண்டு பணியாற்றி இருந்தால் என்று சொன்னார்கள். புரட்சித் தலைவரின் அரசு வந்தபிறகுதான் அது கணக்கிலே எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றது.

அடுத்து மூன்றாவது சம்பள உயர்வு. ஆறு வருட காலத்திலே ஒன்று. அதற்குப் பிறகு 8 ஆண்டுக் காலம். அதாவது மொத்தத்திலே 14 ஆண்டுகள் முடிந்ததற்குப் பிறகு ஒன்று. , அதற்குப் பிறகு 20 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு ஒன்று வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டே இருந்திருக்கிறார்கள். 1975 ஆம் ஆண்டிலே இருந்து, அந்த கோரிக்கை பற்றிக்கூட பின்னாலே வர இருக்கின்றது.

அடுத்து தைக்காத சீருடை. இதிலே எந்தவிதமான நஷ்டமும் அரசுக்கு இல்லை. இதையும் 75-லே இருந்து தொடர்ந்து கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதையும் புரட்சித் தலைவரின் அரசு ஏற்பட்டதற்குப் பிறகுதான் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம்.

அடுத்து தொழிலாளர்களைப் பற்றி எவ்வளவோ பேசுகிறோம். அவர்களின் குழந்தைகள் பள்ளி செல்வதற்கு இலவசமாக உதவிகள் வேண்டும் என்று 1975 ஆம் ஆண்டிலே இருந்து கோரிக்கை வைத்திருக்கிறார்கள். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் அந்த கோரிக்கை வைத்திருக்கின்றது. ஆனால் இன்றையதினம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் அரசு அதைச் செய்து கொடுத்திருக்கின்றது. இதை எல்லாம் நான் சொல்வதற்குக் காரணம் தொழிலாளர்களுக்கு விரோதமான கொள்கையிலே இந்த அரசு நடந்து கொண்டிருக்கின்றது என்று சொல்கிறார்களே, அது குறித்து தெளிவு படுத்துவதற்காகத்தான் இந்த கருத்தை நான் சொல்லவேண்டிய ஒரு சூழ்நிலைக்கு தள்ளப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் இந்த ஆண்டு ஊனமுற்றவர்கள் ஆண்டாக இருப்பதன் காரணத்தால் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணியாற்றியவர்கள் 3 சக்கர வண்டியினைப் பெறத் தகுதி உடையவராக இருந்தால் அவர்களுக்கு 50 சதவீதம் மானியமாகவும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டியிலேயும் சுலபத் தவணையிலேயும் பணம் கொடுத்து அதை வாங்கித் தரப்படும். அடுத்து பல்லவன் போக்குவரத்து கழகத்திலே எப்படி இன்றையதினம் ஊனமுற்ற மாணவர்களுக்கு சலுகைகள் தரப்பட்டிருக்கின்றதோ அந்தச் சலுகை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர எல்லா இடங்களுக்கும் விரிவுபடுத்தப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நான் ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல் 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை பேச்சுவார்த்தை என்ற அந்தத் திட்டம் தொடர்ந்து இந்த ஆட்சிக் காலத்திலே நடைபெறும் என்பதைத் தொழிலாளர்களுக்கும் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களுக்கும் மகிழ்ச்சியோடு இந்த மன்றத்தின் உறுப்பினர்கள் வாயிலாக சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகத்திலே எந்தெந்தப் பணிமனைகளில் வானொலி இல்லையோ அங்கே எல்லாம் வானொலிப்பெட்டி வைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதுபோன்று தொலைக்காட்சி எங்கெங்கே வைத்தால் பயன்படுமோ அங்கே எல்லாம் வைப்பதற்கு அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினை. தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்திலே பங்கு என்பதை எந்தத் தொழிலாளியும் ஏற்றுக்கொள்ள வில்லை. இது நடைமுறையிலே நான் பார்த்த பிரச்சினை. இதிலே அரசியலுக்கு எந்தவிதமான இடமும் இல்லை. ஒரு சங்கம் மட்டும் இதிலே கொஞ்சம் கருத்து வேறுபாடாக இருக்கின்றது. ஆனால் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் முழுக்க முழுக்க அந்தப் பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுத்தாக வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே இந்த அரசு அந்தப் பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுக்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கும். ஏறக்குறைய 1 கோடியே 40 இலட்சம் ரூபாய் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டி இருக்கின்றது என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினை. அதாவது கண்பார்வை மங்கி மற்றும் ஏதாவது உடல் கோளாறு காரணமாக இனிமேல் ஓட்ட முடியாது என்ற நிலை வருமேயானால் 45, 46 வயதுக்குட்பட்டவர்களை முன்பு வேலை நீக்கம் செய்தார்கள். ஆனால் இனிமேல் இந்த அரசு அவர்களுடைய தகுதிக்கேற்ப அவர்களுடைய உடல் வலிமைக்கேற்ப, அவர்கள் குறித்த கணக்கை அன்றைக்கே தீர்த்துவிட்டு அதற்குப் பிறகு புதிதாக அந்த போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வேறு வேலையை அதாவது தகுந்த வேலையை கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியம். இந்தத் திட்டம் அமுலாக்கிய காலத்திலிருந்து, 1975-லிருந்து கேட்டுக்கொண்டு வந்த பிரச்னை—ஆறு வருட காலத்திலே ஒரு ஊதிய உயர்வு; அதற்குப் பின்பு எட்டு ஆண்டுகள்; மொத்தம் 14 ஆண்டுக்காலத்திலே ஒரு ஊதிய உயர்வு.

அதற்குப் பின்பும் வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். இந்த அரசு அதைச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). எவ்வளவு ஆண்டுக்காலம் என்று கேட்டார்கள்? கணக்குப்படி, நியாயப்படி பார்ப்போமேயானால் ஆறு ஆண்டுக்காலம், அதற்குப் பின்பு எட்டு ஆண்டுக்காலம். இப்பொழுது அதற்குப் பின்பு பத்து ஆண்டுக்காலம் என்று நடைமுறையிலே நாங்கள் கொண்டுவந்திருக்கிறோம். வாதங்கள் வேண்டுமானால், அதற்குப் பின்பு நாம் பேசிக்கொள்வோம்.

அதேபோன்று, கான்டீனைப்பற்றி இங்கே பெரிய பிரச்னையாகச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு அம்பிகாபதி கோவைக்கு வந்து சாப்பிட வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அவருடைய ஊரிலேயே, வெகு விரைவிலேயே, சாப்பிடக் கூடிய அளவு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். ஆனால், அவர் தொழிலாளியாக இல்லையே என்பதுதான் வருத்தம். சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆகிவிட்டார். 25 பேருந்துகளுக்குக் குறையாமல் இருக்கிற ஒவ்வொரு பணிமனையிலும் கேன்டீன் கட்டாயம் இருக்க வேண்டுமென்ற நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுத்திருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல, 25 பேருந்துகளுக்குக் குறையாத அந்தப் பணிமனையிலே கூட்டுறவு அங்காடி மூலம், தேவையான அத்தியாவசியமான பொருள்களைக் கூட விற்க வேண்டுமென்று இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது.

இன்னொன்று சீருடை. இப்பொழுது தையல் கூலியாக, ரூ. 27 கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். மூன்று சீருடைக்கு ரூ. 9 வீதம் ரூ. 27 கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதை உயர்த்த வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்கூடக் கேட்டார்கள். தொழிற் சங்கத் தலைவர்கள், தொழிலாளிகள் கூட என்னை நேரிலே பார்த்துக் கேட்டார்கள். அதற்கேற்ப அது ரூ. 30 ஆக உயர்த்தப்படுகிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதைவிட இன்னொரு முக்கியமான பிரச்னை, பயிற்சியாளர்கள் என்று நாம் எடுத்துக் கொள்கிறோம். அந்தப் பயிற்சியாளர்களைப் பொறுத்த வரை, மத்திய அரசு நமக்கு உதவி செய்கிறது. ஒரு பயிற்சியாளரை எடுத்துக் கொண்டால், ரூ. 150 சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும். ஓராண்டிற்கு அவர் பயிற்சி பெற வேண்டுமென்று சொன்னால், பாதித் தொகையை மாநில அரசுக்கு மத்திய அரசாங்கம் கொடுக்கிறது. மீதித் தொகையை நாம் கொடுத்தாக வேண்டும். அவர்களுடைய சம்பளத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்ற எண்ணம் அவர்களுடைய மத்தியிலே இருந்தது. ரூ. 150-ஐ வைத்துக் கொண்டு நிச்சயமாக வாழ்க்கையை நடத்துவது பெரிய போராட்டமாகத்தானிருக்கும். அதை உயர்த்த வேண்டுமென்று சொன்னால், மத்திய அரசாங்கம் நாங்கள் உயர்த்த முடியாது நாங்கள் கொடுப்பதைத்தான் கொடுத்துக்

கொண்டிருப்போம்' என்று சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். இருந்தாலுங்கூட இந்த அரசு பொறுப்பேற்றுக்கொண்டு, பி.இ. பட்டம் பெற்ற பயிற்சியாளர்களுக்கு ரூ. 250 கொடுத்துக் கொண்டிருப்பதை ரூ. 500 ஆக உயர்த்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோன்று, டி.எம்.இ.—டிப்ளமோ படித்தவருக்கு ரூ. 150 கொடுக்கப்படுகிறது. அதை ரூ. 225 ஆக உயர்த்திக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோல், ஐ.டி.ஐ. படித்தவர்கள் இப்படி பயிற்சி பெறும்போது, முதலாண்டு பயிற்சிக் காலத்தில் ரூபாய் 140 பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது அவர்களுக்கு ரூபாய் 175 ஆக இனி உயர்த்தப்படுகிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இரண்டாம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் ரூபாய் 150 பெறுகிறார்கள். அவர்களுக்கு ரூபாய் 185 கொடுக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதேபோன்று, படித்து பட்டம் பெற்றவர்கள், ஓராண்டுக்காலம் பயிற்சிக்காக ரூபாய் 150-ஐப் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அரசு அதை ரூபாய் 200 ஆக உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கு முன்வந்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோன்று பட்டம் பெறாத பயிற்சியாளர்கள் ரூபாய் 140 பெறுகிறார்கள் என்று நம்புகிறேன். அவர்களுக்கு ரூபாய் 175 கொடுப்பதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அடுத்து, தொழிலாளர்களுடைய திருமணக் கடன். நடைமுறையிலே பார்க்கும்போது, ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் பெரிய பணக்காரனைப் போல ஆறு மாதத்திற்கு முன்பே அதற்கான ஏற்பாட்டைச் செய்ய முடியாது. திடீரென்று ஒரு மாத காலத்திலே ஏற்பாடு செய்யக் கூடிய சூழ்நிலையிலேதான் தொழிலாளியினுடைய திருமணம் அமைந்து விடுகிறது. எனவே, அந்த அடிப்படையை இந்த அரசு கவனத்திலே கொண்டு, அந்தத் திருமணத்திற்காக, கடன் வேண்டுமென்று கோரப்படுகிற விண்ணப்பம் ஆறு மாத காலத்திற்கு முன்பே கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று சட்டத்தைத் திருத்தி, ஒரு மாத காலத்திற்கு முன்பு கொடுத்தால் போதும் என்ற ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

இங்கே ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியைப் பற்றியெல்லாம் கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியைப் பொறுத்தவரையில் மாவட்டத்திற்கு ஒரு பயிற்சிப் பள்ளி வீதம், அரசின் சார்பாகவே நடத்துவதற்கு நாங்கள் ஏற்பாட்டைத் துவங்கியிருக்கிறோம். அடுத்த ஆண்டு, ஏன் எங்கள் மாவட்டத்திலே வரவில்லையென்று தயவுசெய்து கேட்கவேண்டாம்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. சு. முத்துசாமி]

அது ஒரு பெரிய பிரச்னை. எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அதை அமைப்பதற்கு என்று எண்ணியிருக்கிறோம். கொள்கை ரீதியில் இந்த அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது.

இன்னொன்றைக்கூட இங்கே திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பிரிக்கக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். எந்த, எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் பரந்து, விரிந்து கிடக்கிறதோ அதையெல்லாம் பிரிப்பதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. பி.ஆர்.சி., சி.ஆர்.சி., சி.டி.சி., மே.டி.சி. ஆகிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பிரிக்கப்படும்.

அது மட்டுமல்ல, தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கொஞ்சம் சரியாக இல்லையென்று சொல்லி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் . . .

(பிற்பகல் 1-30)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அவையின் முன் அனுமதியுடன் பேரவையின் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே இரண்டு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைப் பரிமாறிக்கொண்டார்கள். இதிலே சில பிரச்சினைகள் இருப்பதற்குக் காரணம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமும், இங்கே இருக்கிற பல்லவன் (புறநகர்) போக்குவரத்துக் கழகமும் ஒரே பகுதியில் போட்டிபோட்டுக் கொண்டு ஓட்டுவதன் காரணமாக இந்த சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இவைகளை எல்லாம் ஒன்றாகக் கலந்து கிடக்கின்றன. எனவே அதை சரிசெய்து இரண்டையும் சேர்த்து, இரண்டாகப் பிரிப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அதேபோன்று வீட்டுப் பிரச்சினையைப்பற்றி சொல்லி இருக்கிறார்கள். இது பெரிய பிரச்சினை. இதைப் பொறுத்தவரையில் 'வீடு உனக்கே சொந்தம்' என்ற திட்டத்தின்கீழ் கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே ஏற்படுத்தி, ஏறத்தாழ இந்த ஆண்டு முடிவதற்குள்ளாக 100 வீடுகளை ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். மாண்புமிகு செல்வராஜ் அவர்கள் பேசும்போது அமைச்சர் அறிவித்தது மணல் வீடாக போய்விட்டது என்றார். எங்களுக்கு இருக்கின்ற வேதனைகூட அதுதான். நாங்கள் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. அதைச் செய்ய சரியான நடைமுறை தேவையான சூழ்நிலை இல்லை. கே.டி.சி.யைப் பொறுத்தவரையில் தொழிலாளர்கள் மறுத்திருக்கிறார்கள் என்று தகவல் வருகிறது. இந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தை முன் நின்று நடத்துவதற்கு சரியான

ஆட்கள் தொழிலாளர்களிடம் கிடைக்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கின்றது. இதை மாற்றி அமைத்து இதற்காக தனியாக ஒரு அலுவலரை, நாங்கள் ஒன்பது போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் சேர்த்து நியமித்து, அவர் இந்த முன்னேற்றத்தை செய்ய வேண்டும் என்று இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது.

இப்போது இங்கே தொழிலாளர்கள் பிரச்சினை நீங்கலாக தமிழகத்திலே இருக்கிற மற்றப் பிரச்சினைகள் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரை என்னென்ன முன்னேற்றங்களைச் செய்யலாம் என்பதற்கு நான் இன்னும் சில அறிவிப்புகளை வைத்திருக்கிறேன். விரைவிலே முடித்து விடுகிறேன்.

இரண்டு சக்கர வண்டிகள், கார்கள் போன்றவைகள் மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை வரி செலுத்தும் நிலை இருக்கிறது. இந்தத் துறையிலே இருக்கிற பணியாளர்களுக்கு வேலைப் பளுவைக் குறைக்கவேண்டும் என்ற அடிப்படையில் ஆறு மாத காலத்திற்கு ஒரு முறையும், வேண்டுமென்றால், தேவை என்று விரும்புகிறவர்கள் ஓராண்டுக்கு ஒரு முறையும் வரி செலுத்தினால் போதும் என்ற அந்தத் திட்டத்தை அமல் ஆக்க இருக்கிறோம்.

அதேபோன்று இந்த சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் புதிய வாகனங்கள் ஓராண்டுக்குத் தகுதிச் சான்றிதழ் பெறத் தேவையில்லை. மலைச் சாலைகளில் சென்றாலும் சரி அல்லது சாதாரணச் சாலையில் சென்றாலும் சரி, புதிதாக வாங்கி ஓராண்டுக்கு தகுதிச் சான்றிதழ் தேவையில்லை. அதற்குப் பின்பு, தற்போது நடைமுறையில் இருப்பதைப்போல, ஆறு மாத காலத்திற்கு ஒரு முறை தகுதிச் சான்றிதழ் வாங்கவேண்டும்.

அதேபோல, விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தக்கூடிய டிராக்டர், ட்ரெய்லர் இவைகளுக்கும்—அவைகள் வேளாண்மைக்காக இருந்தாலும் சரி, அல்லது வேளாண்மைக்கு வாடகைக்குப் பயன்படுத்தினாலும் சரி—வாங்கிய முதல் இரண்டு ஆண்டுக்கு தகுதிச் சான்றிதழ் பெறத் தேவையில்லை. அதற்குப் பின்பு இப்போது இருப்பதைப்போல, ஓராண்டுக்கு ஒரு முறை தகுதிச் சான்றிதழ் பெற்றாக வேண்டும்.

அதேபோன்று, ஓட்டுநர் பயிற்சிக் காலமாக, அதன் உரிமத்தை மூன்று மாத காலத்திற்கு என்று அனுமதித்து வந்து இருக்கிறோம். அதுவும்கூட அதிக சிரமத்தை அவர்களுக்கும் ஏற்படுத்துகிறது, பணியாளர்களுக்கும் ஏற்படுத்துகிறது. எனவே அதை ஆறு மாத காலத்திற்கு நீட்டிக்க இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கிறது.

வரி ஏய்ப்பை அதிக அளவிலே கண்டுபிடிக்கக்கூடிய மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களானாலும் சரி, வட்டார அலுவலராக இருந்தாலும் சரி, அவர்களுக்குச் சான்றிதழ் வழங்குவதற்காக இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கிறது. அது அவர்களுக்குப் பயன் உள்ளதாக இருக்கும்.

பிற மாநிலங்களில் இருந்து வருகிற, ஓட்டுநர்களாக இருந்தாலும் சரி, நடத்துநர்களாக இருந்தாலும் சரி, உரிமம் புதுப்பிக்கப்பட வேண்டும் என்று சொன்னால், நாம் அந்த மாநில அரசுக்கு அத்தகையவர்களின் முன்வரலாறு கேட்டு எழுத வேண்டும். அவர்கள் ஒரு மாதத்திற்குள் பதில் எழுதவில்லையென்றால், நாம் தானாக செய்து கொடுக்க வேண்டும். மறுக்க முடியாது. இதுவரையில் எதற்கும் பதில் வந்ததாகச் சரித்திரமே இல்லை. எனவே, அது வேண்டாம் என்ற எண்ணத்தை இந்த அரசு கொண்டிருக்கிறது.

பிற மாநிலங்களில் இருந்து வரக்கூடிய வாகனங்களைப் பதிவு செய்வதற்கு அந்தந்த மாநில அரசுகளின் அனுமதி தேவை என்கிற நிலைமை இருந்து வருகிறது. அப்போது அந்த அனுமதியைப் பிற மாநிலங்களில் இருந்து பெறாமலேயே பதிவு செய்ய அரசு கருதியுள்ளது.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தேவையான படிவங்கள் (பார்ம்ஸ்) சப்ளை செய்ய கட்டணம் வசூல் செய்கிறோம். அதை வசூல் செய்யாமல், இலவசமாகக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது.

அதேபோன்று அரசாங்கம் விற்கக்கூடிய பேருந்துகளுக்குகூட, வாகனங்களுக்குக்கூட காவல் துறையின் 'நோ அப்ஜக்ஷன் சர்ட்டிபிகேட்' வாங்க வேண்டும் என்ற நிலைமை இதுவரையில் இருந்து வந்திருக்கிறது. அரசாங்கம் விற்கிற பேருந்தாகையால், அதற்கு இந்தச் சான்றிதழ் வாங்கத் தேவையில்லை. அதைப் பதிவு செய்வதற்குக்கூட அந்த வாகனத்தைக்கொண்டு வரத் தேவையில்லை என்று சொல்லி இந்த அரசு முடிவு செய்து இருக்கிறது.

அதேபோன்று, போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகத்தைப் பொறுத்தவரையில், இந்த வேலை துரிதமாக நடக்க வேண்டும் என்று நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறோம். ஒருவர் தன்னுடைய வேலையை அந்த அலுவலகத்தில் கொடுத்தால், அந்த வேலை ஒரு குறிப்பிட்ட நாளுக்குள் முடிக்கப்பெற்று, கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்று உத்தரவாதம் அளிக்க வேண்டும் என்ற முறையில், எந்தப் பணிக்கு எத்தனை நாள் என்று வரையறுத்து, அதனை 'அறிவிப்புப் பலகைகள்' மூலம் பொதுமக்களுக்குத் தெரிவிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது. குறிப்பாக, இன்றைக்கு—27-ம் நாள்—என்னுடைய ஓட்டுநர் உரிமத்தை நான் புதுப்பிக்க வேண்டும் என்று அந்த அலுவலகத்தில் கொடுத்தால், ஏழு நாட்களில் அது திரும்பக் கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கை

ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக இந்த முறை கொண்டு வரப்பட இருக்கிறது. கட்டாயமாகப் பணியாளர்கள் இதனைப் பின்பற்ற வேண்டும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று இந்தத் துறையிலே ஈடுபட்டு இருக்கின்ற பொதுமக்கள், வியாபாரிகள்—அதாவது இந்தத் துறையில் பணியாற்றுகின்றவர்கள், இந்தத் துறையில் ஈடுபட்டு இருக்கின்றவர்கள் தங்களுடைய குறைகளை இந்தப் போக்குவரத்து அலுவலர்களிடத்தில் தெரிவிக்க சரியான வாய்ப்போ, வசதியோ நேரமோ தற்போது இல்லாத காரணத்தால், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் செய்வதுபோல், ஒவ்வொரு 'திங்கட்கிழமையும்' ஒரு குறிப்பிட்ட நேரம் ஒதுக்கி, 'கோரிக்கை தீர்க்கும் நாளாகக்' கடைபிடிக்கப்படும். பொதுமக்களின் கோரிக்கைகளைக் கேட்டு தக்க நிவர்த்தி அளிக்க வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் திங்கட்கிழமை முற்பகல் நேரத்தில் தங்களுடைய தலைமையகத்தில் இருப்பார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தற்போது 14 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் கட்டிடம் இல்லாமல் இருக்கிறது. அதற்குக் கட்டிடம் ஏற்படுத்த இந்த அரசு படிப்படியாக நடவடிக்கை எடுக்கும். பெரிய மாவட்டங்களில் கூடுதலாக ஒரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் அமைக்க அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது. முதற் கட்டமாக, மதுரை மாவட்டத்தில் திண்டுக்கல்லில் இதுபோன்ற அலுவலகம் அமைக்க அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது.

கிராமப்புறங்களில் பேருந்துகள் போகமுடியாத வழித்தடங்கள் பல இருக்கின்றன. அங்கே இருப்பவர்களுக்கும் அந்த வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்பதில் யாரும் தேவையில்லை என்று சொல்ல மாட்டார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். அங்கேயிருப்பவர்களும் மக்கள்தான். அவர்களுக்கும் வசதி செய்வதற்காக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், நான் ஏற்கனவே சொல்லியதைபோல வசதி படைத்தவர்களிடமிருந்து கட்டண உயர்வு மூலம் பணம் வசூல் செய்தால்தான் முடியும். இன்றையதினம் 'டில்லர்' என்று சொல்லக்கூடிய ஒரு சிறிய வாகனத்தைபற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த வாகனம் எவ்வளவு மோசமான பாதையாக இருந்தாலும், அங்கேயிருந்து மக்களை எடுத்துவருவதற்காக இயக்க முடியும் என்று ஒரு கருத்தை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப் பரிசீலனை செய்து, அதற்காக நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுக்கும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர்) பொறுத்தவரையில், பெரம்பூரில் ரூபாய் 32 லட்சம் செலவில் ஒரு புதிய பேருந்து பணிமனை கட்டி முடிக்கப்பட்டு துவங்கப்படும், திருவொற்றியூரில் இவ்வாண்டு 100 பேருந்துகள்

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. சு. முத்துசாமி].

தங்கும் வகையிலே ஒரு புதிய பேருந்துப் பணிமனை ரூபாய் 23 இலட்சம் செலவில் கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். உபயோகப்படுத்திய கழிவு இயந்திர எண்ணெயைச் சுத்திகரிக்கும் வகையில் ஒரு எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலையை ரூபாய் 20 இலட்சம் செலவில் சென்னையில் ஏற்படுத்தப்படும். இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே இப்படிப்பட்ட தொழிற்சாலையை சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலேதான் முதன் முறையாக நம்முடைய அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று சொல்லக்கூடிய அமைப்பிலே அமைந்து இருக்கிறது. இது இரண்டாவது. இதைத் தொடர்ந்து, பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் வர இருக்கிறது. அது பின்னாலே அறிவிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, ஓட்டுநர்களுக்கும், இயந்திரக் கம்மியர்களுக்கும் பயிற்சி அளிப்பதற்காக குரோம்பேட்டையில் ஒரு கட்டிடம் கட்ட இருக்கிறோம்.

உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கு அதிக அளவில் வேலைவாய்ப்பு அளித்ததற்காக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர்) முதற் பரிசைப் பெற்றுள்ளது. இது தொடர்ந்து இந்த ஆண்டு மட்டும் அல்ல—இங்கே மாண்பமை உறுப்பினர்கள் பேசும்போது குறிப்பிட்டார்கள்—இந்த அரசு இருக்கும் வரையில் இதை நிச்சயமாகத் தொடர்ந்து செய்துகொண்டு இருப்போம் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

சென்னை மாநகரத்தில் இன்னும் போக்குவரத்து முறையைச் சீரமைக்க வேண்டும் கட்டுப்படுத்தவேண்டும் என்கிற அடிப்படையில் கூடுதலாக 20 கம்பியில்லாத் தந்திக் கருவிகள் புதிதாகப் பொருத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும்.

பழைய பேருந்துகளை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக மத்திய அரசாங்கத்தை அணுகி, 250 புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதற்கு பணம் கேட்பதற்காக உயர்மட்டக் குழு ஒன்று அனுப்பப்படவிருக்கிறது. பெண்களுக்கும், குழந்தைகளுக்கும் தனிப்பேருந்து தற்போது 246 தான் இயங்கி வருகின்றன. அவை 300 என்று உயர்த்தப்படும்.

பயணச் சீட்டு அச்சடிப்பதற்காக ரூபாய் 40 லட்சம் செலவில் ஒரு இயந்திரம் வாங்கப்படும்.

சென்டிரல் ஸ்டேஷனில் இப்போது பஸ் நிலையம் நமக்கு இல்லை: எனவே, இது சம்பந்தமாக அதிகாரிகளோடு பேசி, அங்கே ஒரு பஸ் நிலையம் அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (புறநகர்) பொறுத்தவரையில், புதுப் பட்டினத்தில் இரண்டு ஏக்கர் நிலத்தில் ரூபாய் 4 இலட்சம் செலவில் அனைத்து வசதிகளுடன் ஒரு புதிய பேருந்துப் பணிமனை அமைக்கப்படும். மதுராந்த கத்தில் இரண்டு ஏக்கர் பரப்பளவில், ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவில் பணிமனை அமைக்கப்படும்.

திருத்தணி, காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர், பொன்னேரி ஆகிய இடங்களில் உள்ள தற்போதைய பணிமனைகள் ரூபாய் 16 இலட்சம் செலவில் மேம்படுத்தப்படும்.

ஓரிகையில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு கூண்டு கட்டும் கூடம் ரூபாய் 4 இலட்சம் செலவில் விரிவுபடுத்தப்படும்.

ஆண்டு ஒன்றுக்கு 10,000 டயர்களைப் புதுப்பிக்கும் தொழிற்சாலை ஒன்று ரூபாய் 10 இலட்சம் செலவில் விரைவாகத் துவங்கப்படவிருக்கிறது.

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை-உசிலம்பட்டி, மதுரை-புதூர், திருமங்கலம், மேலூர், சாத்தனூர், அருப்புக்கோட்டை ஆகிய இடங்களில் ரூபாய் 80 இலட்சம் செலவில் புதிய பேருந்து பணிமனைகள் அமைக்கப்படும்.

காரைக்குடியிலும், புதுக்கோட்டையிலும் தற்போதுள்ள பணிமனைகள் ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் விரிவுபடுத்தப்படும்.

(பிற்பகல் 1-40)

குமிழி, போடிநாயக்கனூர் தற்போதுள்ள பணிமனைகள் சீரிய பராமரிப் புக்காக அதிக வசதிகளுடன் ரூபாய் 3 இலட்சம் செலவில் மேம்படுத்தப்படும்.

மாதம் ஒன்றுக்கு 12 பேருந்து கூண்டு கட்டும் பெரிய கூடம் ஒன்று மானா மதுரையில் 10 ஏக்கர் பரப்பளவில் 20 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் அமைக்கப் படும்.

மேலும் மாதம் ஒன்றுக்கு நான்கு பேருந்து கூண்டு கட்டும் சிறிய கூடங்கள் திண்டுக்கல்லிலும் திருச்சிராப்பள்ளியிலும் நிறுவப்படும்.

கடலோரப் பகுதிகளில் ஓடுவதற்கேற்ப துருப்பிடிக்காதவாறு முழுவதும் அலுமினியத்தால் ஆன பேருந்துக் கூண்டு கட்டும் கூடம் 2 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் இராமநாதபுரத்தில் அமைக்கப்படும்.

தேவகோட்டையில் 27 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு புதிய டயர் புதுப் பிக்கும் கூடமும், இயந்திரங்களை மறு சீரமைப்புச் செய்யும் மத்திய தொழிற் சாலை ஒன்றும் இந்த ஆண்டு அமைக்கப்பட இருக்கிறது.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. சு. முத்துசாமி]

திருமங்கலத்தில் மாதம் ஒன்றுக்கு 200 டன் உபயோகப்படுத்தப்பட்ட கழிவு இயந்திர எண்ணெயை சுத்திகரிப்பதற்காக 6 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு சுத்திகரிப்பு கூடத்தை ஆரம்பிக்க இருக்கிறோம்.

மதுரையில் பேருந்துகள் பத்திரமாகவும், திறமையாகவும் சிக்கனமாகவும் இயங்கவும் அதன் நடமாட்டத்தைக் கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொண்டுவரவும் 10 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு கம்பியில்லாத் தந்தி அமைப்பு நிறுவப்பட இருக்கிறது.

மதுரை நகரில் விரைவில் இரவு நேரப் பேருந்துகள் விட இருக்கிறோம்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் : இவ்வாண்டில் காங்கேயம், பெருந்துறை கவந்தப்பாடி, தாளவாடி, சென்னிமலை மற்றும் நம்பியூர் ஆகிய இடங்களில் புதிய பேருந்து பணிமனைகள் 35 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டப்படும்.

ஊட்டியிலும் திருப்பூரிலும் கூடுதலான பேருந்துப் பணிமனைகள் கட்டுவதற்கு ரூபாய் 15 இலட்சம் செலவில் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தாராபுரத்தில் ஒரு புதிய பேருந்து கூண்டு கட்டும் தொழிற்சாலை ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படும். இவ்வாண்டு பேருந்து கூண்டு முழுவதும் அலுமினியத்தால் கட்டப்படும் வேலையும் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

பவானியில் ஒரு டயர் புதுப்பிக்கும் தொழிற்கூடம் ஒரு இலட்சம் ரூபாய் செலவில் அமைக்கப்படும்.

ஈரோட்டில் புதிதாகத் துவக்கப்படும் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நலன் கருதி ஒரு மத்திய தொழிற்கூடம் ரூபாய் 25 இலட்சம் செலவில் ஆரம்பிக்கப் படும்.

சுற்றுலா மேம்பாட்டைக் கருதி கொடநாடு நோக்கு, திருமூர்த்தி அணை ஆகிய சுற்றுலா இடங்களுக்கு எல்லா வசதிகளையும் ஏற்படுத்த ரூபாய் ஆறு இலட்சம் செலவிடப்படும்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு மின் வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியை அதனுடைய சொந்த வடிவமைப்பில் அமைந்துள்ள முழு சோதனைக்குப் பிறகு, பேருந்துகளில் பொருத்துவதற்கு உற்பத்தியை சீராக பெருக்குவதில் ஈடுபடும்.

மத்திய அரசு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அந்தமான் போக்கு வரத்து முறையை மேம்படுத்தும் பொருட்டு ஆலோசகர்களாகவும், அந்தமான் போக்குவரத்தின் பேருந்துக் கூண்டு செய்தல், அந்தமானில் பேருந்து நிலை

யங்கள் அமைத்தல், மேலும் அப்போக்குவரத்திலுள்ள அலுவலர்களுக்குப் பயிற்சி போதனை அளித்தல் ஆகியவைகளுக்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இவ்வாண்டில் 100 நிழற்குடைகளும், 100 சாலைக் குறியீட்டுப் பலகைகளும் ரூபாய் 4.2 இலட்சம் செலவில் நிறுத்தப்பட இருக்கிறது.

பொள்ளாச்சியில் ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவில் பேருந்துகளுக்கு சிறு இரும்பு உதிரி உறுப்புகள் செய்யும் தொழிற்கூடம் அமைக்கப்படும்.

சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் : இரண்டு ஏக்கர் பரப்பளவில் மன்னார்குடியில் ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் ஒரு புதிய பணிமனை ஆரம்பிக்கப்படும்.

இரண்டு ஏக்கர் பரப்பளவில் ஜெயங்கொண்டானில் மற்றொரு பணிமனை ரூபாய் 3 இலட்சம் செலவில் கட்ட வேலை ஆரம்பிக்கப்படும்.

இரண்டு ஏக்கர் நிலத்தில் துறையூரில் ஒரு புதிய பேருந்து பணிமனை ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

கரூரில் ரூபாய் 8 இலட்சம் செலவில் மாதம் ஒன்றுக்கு ஏழு பேருந்துகளுக்கு கூண்டு கட்டுவதற்காக ஒரு பேருந்து கூண்டு கட்டும் பகுதி ஆரம்பிக்கப்படும்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் : மேட்டூர், இராசிபுரம், இடப்பாடி, சங்கரி, திருச்செங்கோடு ஆகிய இடங்களில் ரூபாய் 38 இலட்சம் செலவில் புதிய பேருந்து பணிமனைகள் கட்ட ஆரம்பிக்கப்படும்.

நாமக்கல்லில் ரூபாய் 9 இலட்சம் செலவில் ஒரு பேருந்துக் கூண்டு கட்டும் பகுதி அமைக்கப்படும்.

சேலத்திலும் ஒசூர் தொழிற்பேட்டையிலும் தொழிலாளர் நலன் கருதி இரவிலும் பேருந்துகள் விடப்படும்.

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் : வள்ளியூரில் ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவிலும், கன்னியாகுமரியில் ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவிலும் புதிய பேருந்துப் பணிமனைகள் ஆரம்பிக்கப்படும்.

மாதம் ஒன்றுக்கு ஆறு பேருந்துகளுக்கு கூண்டு கட்டுவதற்கு கூண்டு கட்டும் பகுதி ஒன்று திருநெல்வேலியில் நிறுவ ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும்.

திருநெல்வேலியில் ரூபாய் 2½ இலட்சம் செலவில் சிற்றுண்டி விடுதிக்காக கட்டடம் கட்டும் வேலை ஆரம்பிக்கப்படும்.

1981 ஏப்ரல் 27] [திரு. சு. முத்துசாமி]

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் : வடாற்காடு மாவட்டத்திலுள்ள திருப்பத்தூரிலும், கள்ளக்குறிச்சி, சிதம்பரம், பண்ணுருட்டி ஆகிய இடங்களிலும் புதிய பேருந்து பணிமனைகள் ரூபாய் 20 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படும்.

விழுப்புரத்தில் மத்திய தொழிற்கூடம் ஒன்று ரூபாய் 15 இலட்சம் செலவில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

பண்ணுருட்டியில் பேருந்து கூண்டு கட்டும் பகுதி ஒன்று ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படும்.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் : தூத்துக்குடி, கம்பம், திருநெல்வேலி, ஈரோடு ஆகிய இடங்களில் ரூபாய் 36 இலட்சம் செலவில் புதிய பேருந்துப் பணிமனைகளை அமைக்க இருக்கிறோம்.

அடுத்து தொழிலாளர் நலன் கருதி சென்னையில் சிற்றுண்டி விடுதிக்காக பல மாடிக் கட்டிடம் ஒன்றும் ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படும். இந்த ஆண்டில் தூத்துக்குடி, நாகப்பட்டிணம், சேலம், பாண்டிச்சேரி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு புதிதாக பேருந்துகள் இயக்கப்படும்.

அடுத்து சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கும், மதுரையில் இருந்து பெங்களூருக்கும், சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கும் கூடுதலாக பேருந்துகள் இயக்கப்படும். கோவை, சேலம், மதுரை, திருச்சி, தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் ரூபாய் 10 இலட்சம் செலவில் சிற்றுண்டிச் சாலைகள் தொழிலாளர்களுக்காகவும் மற்றும் பொதுவாக இருப்பவர்களுக்காகவும் அமைப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும். அதேபோன்று பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் சென்னையிலே தொழிற்கூடம் பணிமனை, அலுவலகம் இவற்றிற்காக சொந்தமான கட்டிடம் வேண்டும் என்பதற்காக ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவிலே கட்டுவதற்கு திட்டமிட்டு இருக்கிறோம். ஏறத்தாழ 85 அறிவிப்புகளை இன்றையதினம் இந்த அரசு அறிவித்திருக்கின்றது. இதை அடுத்த ஆண்டுக்குள்ளாகவே முடித்து விடுகிறேன். அடுத்த ஆண்டுக்குள்ளாக இதை நிச்சயமாக முடித்துவிட வேண்டும் என்ற உணர்வோடு நாங்கள் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். இந்தத் திட்டங்களை எல்லாம் பார்க்கிறபோது எவ்வளவு கோடிக்கணக்கான ரூபாய்களை செலவழிக்கிறோம் என்பதையும் எவ்வளவு முழுக்க முழுக்க பணிகளைப் பொதுமக்களுக்காகவும், தொழிலாளர்களுக்காகவும் பயன் படக்கூடியதாகவும் செய்துகொண்டிருக்கிறோம் என்பதையும் நீங்கள் உணர்ந்து பார்ப்பீர்களேயானால் இந்த போக்குவரத்துக் கழகம் கொஞ்சம் லாபத்திலே ஓடி 2,750 புதிய பேருந்துகளையும் வாங்கிப் போட்டு அதற்கான தேவையான

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

பணிமனைகளை ஒவ்வொரு தொகுதிக்கும் கட்டுகின்ற ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்குவதற்கு முழுமையான ஒத்துழைப்பையும் தருவீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். அடுத்து ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை இந்த மானியம் பற்றிய விவாதத்திலே எடுத்துவைத்த மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைச் சொல்லி உங்களுடைய ஆதரவு இருக்க வேண்டும் என்று சொல்லி விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

திரு. ஜே. சி. டி. பிரபாகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அடுக்கடுக்காக வாரி வாரி வழங்குகின்ற வள்ளலின் அரசு என்பதை நிரூபிக்கின்ற வகையிலே பல்வேறு புரட்சிகரமான திட்டங்களை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். நீண்டகாலமாக ஜுடிஷியல் ஆஃபீஸர்ஸ் அதாவது சென்னையிலே இருக்கின்ற சிவில், மற்றும் ஸ்மால் காஸ் கோர்ட்டிலே பணியாற்றுகின்ற நீதிபதிகள் மாஜிஸ்ட்ரேட் ஆகியவர்கள் எல்லாம் காலையிலும் மாலையிலும் கோர்ட்டுக்குப் போகும்போதும் வருகின்றபோதும் வாதி, பிரதி வாதிகளோடும் பேருந்துகளிலே நெரிசல் அதிகமான நேரத்திலே பிரயாணம் செய்ய நேரிடுகிறது. அந்த ஜுடிஷியல் ஆஃபீசர்ஸுக்காக தனியாக ஒரு பேருந்தை விடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை இப்போது அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, இதைக் கோரிக்கையாக ஏற்றுக்கொண்டு இதிலே எந்த அளவுக்கு போக்குவரத்துக் கழகம் நடவடிக்கை எடுக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கின்றது. அதைச் செய்து தருகின்ற எண்ணமும் எங்களுக்கு இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : தலைவரவர்களே, வளர்ந்து வருகின்ற சென்னை நகரின் போக்குவரத்து நெரிசலைப் போக்குவதற்காக நிரந்தரமான திட்டம் பாதாள இரயில் போக்குவரத்துத் திட்டம் அது எந்த நிலையில் இருக்கின்றது. அதற்கு ஏன் இன்னும் மத்திய அரசு அனுமதி அளிக்கவில்லை. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் டெல்லிக்குச் சென்றாவது அது குறித்து ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் நம்முடைய மாண்புமிகு தொழிலாளர் நல அமைச்சரிடம் கேட்டிருக்க வேண்டும். இருந்தாலும்கூட அதற்கான நடவடிக்கைக்கு அவர்கள் பொறுப்பேற்றுக்கொள்வார்கள். மத்திய அரசிடத்திலே அவர் போகின்றபோது இதைப்பற்றி நினைவுப்படுத்துவார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

1981 ஏப்ரல் 27]

திரு. மு. அம்பிகாபதி : தலைவரவர்களே, ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி அமைப்பதுபற்றிச் சொல்லப்படுகிறதே, அது எப்போது அமைக்கப்படும். எக்ஸ் எம்.எல்.ஏ.க்களைப் பொறுத்தவரையில் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணம் செய்யவும், அவர்களுக்கு முன்னுரிமை அளிக்கவும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, அட்வைசரி கமிட்டியைப் பொறுத்தவரையில் அதை அமைப்பதற்கான சூழ்நிலை ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. அது நடைமுறையில் இருக்கின்றது. வெகு விரைவிலே அந்த அறிவிப்பு வர இருக்கின்றது. இப்போது இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு சரியாகப் பயணம் செய்யக்கூடிய வாய்ப்பை முழுமையாக ஏற்படுத்தியதற்குப் பிறகு மற்றவற்றைப்பற்றி யோசிக்கப்படும் என்பதை நான் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பேருந்துகள் எல்லாம் மத்திய பேருந்து நிலையத்திலே இருந்துதான் புறப்படுகின்றன. அவற்றிலே குறிப்பிட்ட சில பேருந்துகளை எக்மோர் ஸ்டேஷன் அருகிலே ஆம்னி பஸ் புறப்படுகின்ற இடத்திலே இருந்து புறப்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, ஒருசில பேருந்துகளை இங்கேயும், ஒரு சில பேருந்துகளை அங்கேயும் இருந்து புறப்படச் செய்தால் பயணிகள் எந்த வண்டியிலேயும் பயணம் செய்யலாம் என்ற வாய்ப்பை இழந்து விடுகிறார்கள் குறிப்பிட்ட வண்டியிலேதான் போக முடியும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய யோசனைக்கேற்ப மத்திய பஸ் ஸ்டாண்டிலே இருந்து புறப்படுகின்ற பேருந்துகள் எக்மோர் வழியாகப் போவதற்கு வழிவகை இருக்கின்றதா என்பதை நாம் பார்க்க முடியும். இருந்தாலும் அதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்வோம்.

(பிற்பகல் 1-50)

திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கோவையிலேயிருந்து சென்னைக்கு வருகிற பேருந்துகளில் நான் ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல ஈரோடு வரையில் ரிசர்வேஷன் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்காக வைக்காமல்போனாலும், அது வரையில் வேறு யாருக்காவது கொடுத்தாலும், ஈரோட்டில் என்னைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கேட்டால், எங்களுக்கு முன் உரிமை கொடுத்து, அந்த ரிசர்வேஷனை ஈரோட்டிலிருந்து கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

[ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்] [1981 ஏப்ரல் 27

அடுத்து, தொழிலாளர்களின் குறைகளை களைய தாய் பாசத்தோடு, ஒரு தாயின் கவனிப்போடு பரிந்து சலுகைகளை தந்த அரசு, அந்தத் தொழிலாளர்கள் தெரிந்தோ தெரியாமலோ தவறு செய்யும் குழந்தைகள் போன்று, போராட்டம் நடத்தி சஸ்பெண்டில் வைக்கப்பட்டிருக்கும்போது—அப்படி ஒரு ஆண்டு காலமாக சஸ்பென்ஷனில் இருக்கும் தொழிலாளர்கள்பற்றி தெரியும்—அவர்களுடைய பிரச்னையையும் அதே தாயின் பராமரிப்புக் கண்ணோட்டத்துடன் அணுகி, அதற்கு ஒரு கால வரம்பு வைத்து, மூன்று மாத காலம் அல்லது ஆறு மாத காலத்திற்குள், சஸ்பென்ஷனுக்கான விசாரணை முடிக்கப்பெற்று நியாயம் வழங்கப் பெறவேண்டும் என்கிற முறையில் நடவடிக்கை எடுக்க முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன் ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இனிமேல் ஈரோட்டில் வந்து பேருந்து ஏற வேண்டிய அவசியம் இல்லை. சத்தியமங்கலத்திலிருந்து கோபி வழியாக பேருந்து விட வேண்டும் என்று உறுப்பினர் திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் கேட்டுக் கொண்டுள்ளார்கள். சத்தியமங்கலத்திலிருந்து விடா விட்டாலும், மேட்டுப்பாளையத்திலிருந்து விட இருக்கிறோம். இன்னும் 3 மாத காலத்தில் அனேகமாக வந்து விடும். ஆகவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கோபி-யிலேயே வந்து ஏறிக்கொள்ளலாம். தொழிலாளர்கள் பிரச்னையில் தாயின் பாசத்தோடு கவனிக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் குறிப்பிட்ட இந்தப் பிரச்னையையும் அரசு அதே தாய் உள்ளத்தோடு தான் கவனித்துக்கொண்டிருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண் 3

திருவாளர்கள் பெ. சு. திருவேங்கடம், தி. கா. நல்லப்பன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

திருவாளர்கள் உ. சுப்பிரமணியன், ரா. கிருஷ்ணன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—
"மானியக் கோரிக்கை எண். 3 மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ், ரூபாய் 1,81,64,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்".

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 40

திருவாளர்கள் கே. கல்லன், ஜே. ஹேமச்சந்திரன், தி. கா. நல்லப்பன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

திரு. ஏ. ராமலிங்கம் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 50,63,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 53.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

"மானியக் கோரிக்கை எண். 53, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 2,21,14,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்".

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளை 28-4-1981, செவ்வாய்க்கிழமை, அன்று காலை 9 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1-53 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

6. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

265. சிறு மோட்டார் வண்டிகள் ஓட்டுநர் உரிமம் பெறுவதற்குத் தேவையான தகுதியில் விலக்கொன்று அளிப்பது குறித்து உள்துறையின் 3-2-1981 ஆம் தேதியிடப் பெற்ற 218 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியான அறிவிப்பு (1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 4/1939) 133 (3) பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப் பெற்றது).

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள், ஏனைய தாள்கள்.

165. தமிழ்நாடு 1981 ஆம் ஆண்டு தொழில் நிறுவனங்கள் (தொழிலாளர்களுக்கு நிலையான தகுதியை அளித்தல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 40/1981).

166. கோரிக்கை எண் 3.—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1981-82 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

167. கோரிக்கை எண் 40.—சாலைப் போக்குவரத்துப்பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1981-82 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

168. சாலைப் போக்குவரத்து—ஆய்வுரை, 1980-81 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

169. கோரிக்கை எண் 40.—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1981-82 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

170. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை—சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1981-82 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

1981 ஏப்ரல் 27]

இணைப்பு I.

209ஆம் பக்கத்திலுள்ள உடுக்குறியிட்ட வினா எண் 901-க்கான விடையைக் காண்க.]

(அ) மற்றும் (ஆ) 1980 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் 10-12 தேதிகளில் பெங்களூரில் நடைபெற்ற மாநிலங்களின் பாசன அமைச்சர்களின் 5-வது மாநாட்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானங்களின் சாராம்சம் பின்வருமாறு :—

தீர்மானம் எண். 1.

ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் குறித்து திட்டங்களும் கொள்கைகளும்—1980-85 ஆம் ஆண்டுக்குரிய ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் பெரும் பாசனம், நடுத்தரப்பாசனம் குறித்தவை.

மாநிலத் திட்டங்களில் பாசனத்துறைக்கு முதலிடம் அளிப்பதெனவும் பல மாநிலத் திட்டங்களையும், ஏனைய முக்கியத் திட்டங்களையும் விரைந்து முடித்து, திட்ட இலக்கை எய்தும் வரையில் மாநிலங்களுக்குக் கணிசமான நிதி உதவி அளிக்க மத்திய அரசை வலியுறுத்துவது எனவும் இம்மாநாடு தீர்மானம் செய்தது.

தீர்மானம் எண். 2.

இயற்கை நீர் வளத்திட்டம்:

பல்வேறு ஆற்றுப் பள்ளத்தாக்குகளில் நீரைத் திருப்பி, தேக்கி வைப்ப தற்கான இடங்களைத் தெரிந்தெடுக்கத் தேவையான ஆய்வுகளும் மதிப்பீட்டாய்வுகளும் நடத்தவும், கிடைக்கும் நீரைப் முழுமையாக பயன் படுத்துதல் தொடர்பான ஆய்வுகள் நடத்தவும், மத்திய அரசு முயற்சி எடுக்க வேண்டும் என்றும், அதற்காகத் தனியே நிறுவன அமைப்பு ஒன்றை மத்திய அரசு ஏற்படுத்தவேண்டும் என்றும் அப்போதுதான் குறித்த காலத்தில் பணிகளை விரைந்து முடிக்க முடியும் என்றும் இம்மாநாடு முடிவு செய்தது.

தீர்மானம் எண். 3.

நீரைத் திறம்படச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்தலும், தற்போதுள்ள பாசன ஏற்பாட்டை காலத்திற்கேற்ப மாற்றியமைத்தலும், மேற்பரப்பிலுள்ள நீரையும் நிலத்தடி நீரையும் ஒருங்கிணைத்துப் பயன்படுத்துவதற்கு வகைப்படுத்துதலும், வடிகால் ஏற்பாட்டைத் திருப்திகாமாக அமைத் தலும்.

(a) தற்போதுள்ள பெரிய பாசன சிறுபாசன ஏற்பாட்டை படிப்படி யாகக் காலத்திற்கேற்ப மாற்றியமைக்கும் திட்டமொன்றை ஒவ்வொரு மாநிலமும் தயாரிக்க வேண்டும்.

[1981 ஏப்ரல் 27

(b) அத்தகைய திட்டங்களைத் தயாரிக்கும்போது, நிலத்தடி நீரையும், நில மேற்பரப்பு நீரையும் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்துவது குறித்துத் திட்டமிட வேண்டும்.

(c) பாசனப் பணிகளைக் காலத்திற்கேற்ப மாற்றியமைப்பதால் கிடைக்கும் கூடுதல் பாசன வசதியை தற்போதுள்ள பாசனப்பகுதிகளில் இடம் பெற்றிராத பகுதிகளுக்கும் விரிவுபடுத்த வேண்டும்.

(d) பயிரிடு முறைகள் பற்றி பாசனக் காலம் தொடங்குவதற்குப் பல நாட்களுக்கு முன்னரே திட்டமிட வேண்டும்; அவை குறித்து ஒவ்வொரு பாசன காலத்திலும் கவனித்து வரவும் வேண்டும்.

(e) தேசிய அடிப்படையில் இப்பொருள் குறித்து ஆய்வு செய்ய மத்திய நீர் ஆணைக் குழுவில், நீரை பயன்படுத்துவது குறித்த பிரிவு ஒன்றை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

தீர்மானம் எண். 4.

தண்ணீர் வரிச் சலுகைகளைப் பெற கிளர்ச்சி செய்தல்.

பாசன வரி பாக்கிகள் போன்றவற்றில் எவ்விதச் சலுகைகளையும் அனுமதிப்பதற்குக் காரணம் இல்லை என்று இம்மாநாடு வலியுறுத்த விரும்புகிறது. ஒவ்வொரு மாநில அரசும் தற்போதுள்ள நிலைமையையொட்டி தக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும்.

தீர்மானம் எண். 5.

பாசனத் திட்டங்கள் மீதான தண்ணீர்த்தீர்வை:

கால்வாய்ப் பாசனம் பெறும் பகுதிகளில் பெரும் முதலீடு செய்யப்படுகின்றது. தொடக்கத்தில் பாசனப் பணிகளை இயக்கவும், பராமரிக்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிகட்டவும், பின்னர் இயன்ற அளவில், இப்பெரும் முதலீட்டிற்குரிய வட்டிச் செலவின் ஒருபகுதியை வசூலிக்கும் வகையிலும் படிப்படியாகத் தண்ணீர்த் தீர்வைகள் உயர்த்தப்படவேண்டும் என்பதை இம்மாநாடு மீண்டும் வலியுறுத்துகிறது.

1981 ஏப்ரல் 27]

தீர்மானம் 6.

சிமிட்டி வழங்குதல் :

மத்திய அரசு முடிவு செய்தபடி, பாசன, மின்சக்திப் பிரிவுகளுக்கென ஒதுக்கப்பட்ட ஒதுக்கீடுகளை சிமிட்டித் தொழிற்சாலைகள் அனுப்புகின்றனவா என்பதை உறுதி செய்வதற்காக சிமிட்டித் தொழிற்சாலை ஒவ்வொன்றுக்கும் இன்ஸ்பெக்டர்களை நியமிக்க சிமிட்டி கட்டுப்பாட்டு அதிகாரி உடனடியாக ஏற்பா' செய்யவேண்டும் என இம்மாநாடு பரிந்துரை செய்கிறது.

மேலும் பணி நடைபெறும் பல்வேறு திட்டங்களுக்கும் பல்வேறு சிமிட்டித் தொழிற்சாலைகளுக்கும் இடையில் போக்குவரத்து தொடர்புகொள்ளும் வகையில் அமைந்துள்ள சாலை வழி, ரயில்பாதை வழிகளின் தொலைவுகளைக் குறித்து ஆய்வு செய்து இயன்ற அளவுக்கு ரயில் அல்லது சாலை மூலம் சிமிட்டி கொண்டுவரும் தொலைவைக் குறைக்கின்ற வகையில் போக்குவரத்துத் தொடர்பு வழிகளைச் சீரமைக்கவேண்டும் என்று இம்மாநாடு வலியுறுத்துகிறது. சிமிட்டிக் கட்டுப்பா டு அதிகாரி, இது குறித்து பல்வேறு மாநில அரசுகளிடமிருந்து தனக்கு வரும் வேண்டுகோள்களை இரயில்வே பாசனத்துறைகளின் அமைச்சர்களைக் கலந்தாலோசித்துப் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று அவரைக் கேட்டுக்கொள்ளலாம். மாநில அரசுகள் இயன்ற வரை சிமிட்டியை தெரிந்தெடுத்த பங்கீட்டு இடங்களுக்கு முழு அளவு ரயில்வே வேகன்களில் கொண்டு செல்லும் வகையில் இரயில் போக்குவரத்து வசதிகள் பயன்படுத்தப்படுவதற்கு உறுதி செய்ய வேண்டும். பின் அங்கிருந்து சிமிட்டி இறுதியில் எங்கு போய்ச் சேரவேண்டுமோ அந்த இடங்களுக்குக் கொண்டு செல்லப்படலாம்.

தீர்மானம் 7.

நிலக்கரியை ரயில் மூலம் கொண்டு செல்லுதல் :

பாதுகாப்பு, உணவுத் துறைகளுக்கு அடுத்தபடியாக உள்ள மின்சக்தித் திட்டங்களுக்கு எவ்வாறு முன்னுரிமை அளிக்கப்படுகிறதோ அதேபோல, சிமிட்டி உற்பத்தித் தொழிற்சாலைகளுக்கும், பாசனத் திட்டங்களுக்கும் நிலக்கரி கொண்டு செல்வதற்கான ரயில் வாகன்களை ஒதுக்குவதில் முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் என மத்திய அரசை இம்மாநாடு வலியுறுத்துகிறது.

தீர்மானம் 8.

மின்சக்தி பற்றாக்குறையால் பாசனத் துறை எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப் படுகிறது என்பது :

இம்மாநாடு பின்வருமாறு பரிவுரை செய்கிறது :

(1) சிமிட்டி தொழிற்சாலைகள் அனைத்திற்கும் மின்சக்தியை முன்னுரிமை அடிப்படையில் வழங்க வேண்டும். மாநில மின்வாரியம்/அரசு விதிக்கக்கூடிய மின்வெட்டிலிருந்து இந்தத் தொழிற்சாலைக்கு விலக்களிப்பட வேண்டும்.

(2) அதேபோல, பாசனத் திட்டங்களுக்குத் தேவைப்படும் பல்வேறு வகை உருக்குகள் கூடுதலாக கிடைக்கும் வகையில் உருக்காலைகள் தங்களது உருக்கு உற்பத்தித் திறனுக்கு இருக்கின்ற கட்டுப்பாடுகள் நீங்கிக் கூடுதல் உற்பத்தி செய்யவும், தனியார் துறையில் உள்ள உருக்கு உற்பத்தி நிறுவனங்களும் அதேபோன்று கூடுதல் உற்பத்தி செய்யவும் இயலும் வகையில் உருக்காலைகளுக்கு மின்சக்தி வழங்குவதில் முதலிடம் அளிக்கப்படவேண்டும்.

(3) கிணறுகள், குழாய்க் கிணறுகள், இறைவைப் பாசனத் திட்டங்கள் ஆகியவற்றிற்காகத் தேவைப்படும் மின்சக்திக்கு முதலிடம் அளிக்கப்பட வேண்டும் என்பதே ஆறாம் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். ஏனைய மின்சக்திச் சுமையிலிருந்து இந்த முன்னுரிமைப் பகுதிகளைப் பிரிக்கத் தனிப்பட்ட மின் சக்தி நிலையங்களை/துணை மின் நிலையங்களை ஏற்படுத்த குழாய்க் கிணறுகளுக்கான புதிய திட்டங்கள் இயன்றவரை வகை செய்யவேண்டும்.

(4) வேளாண்மை மறு நிதி உதவிக் கழகம், இந்தியத் தர நிர்ணய நிறுவனம் ஆகியவை பிறப்பித்த வழிகாட்டிக் குறிப்புகளின் துணைக்கொண்டு இன்னவகை மோட்டார்களுக்கு இன்னவகைக் குழாய்கள் உறிஞ்சு குழாய்கள், வழங்கு குழாய்கள் பொருத்தப்படவேண்டும் என விதிப்பதன்மூலம் விசையேற்றங்களின் குறிப்பாக உழவர்கள் பயன்படுத்தி வருகிற விசையேற்றங்களின் திறமையை அதிகரிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படவேண்டும் என இம்மாநாடு தெரிவிக்கிறது. இதனால் மின்சக்தி பயன்படுத்தும் அளவைச் சேமிக்க இது உதவும். இது தொடர்பாக உழவர்கள் பின்பற்றுவதற்கான வழிகாட்டிக் குறிப்புகளை (பாசன அமைச்சகம் இவற்றை விரைவில் அனுப்பும்) மாநில அரசுகள் வெளியிட வேண்டும் எனவும் இம்மாநாடு பரிவுரை செய்கிறது.

தீர்மானம் 9.

திட்ட மதிப்பீட்டுக்கான செலவு-பயன் பகுப்பாய்வைப் பரிசீலித்தல் :

பாசன ஏற்பாடுகளின் ஆற்றிய பணியின் அடிப்படையில் பயன் செலவு விகிதாச்சாரம் குறித்த நடப்புக்குழு ஆய்வு செய்யப்படவேண்டும் எனவும், பயன்செலவு பகுப்பாய்வை மேற்கொள்வதற்காக பயன்களை மதிப்பிடுவதற்கான

1981 ஏப்ரல் 27]

அடிப்படை விதிகள் வரையறுக்கப்பட வேண்டுமெனவும் இம்மாநாடு பரிந்துரை செய்கிறது. அவசியமேற்படின் அனைத்துக் கூறுகள் குறித்தும் ஆய்வு செய்து திட்டக் குழுவிற்குப் பரிவுரைகள் செய்ய உயர் அதிகாரிகள் குழு ஒன்று ஏற்படுத்தலாம். இது குறித்துப் பொருத்தமான நடவடிக்கை எடுக்குமாறு திட்டக் குழுவை இந்த மாநாடு வலியுறுத்துகிறது.

தீர்மானம் 10.

அணைப் பாதுகாப்பு:

மாநில அளவில் பொருத்தமான வல்லுநர் குழுவை உருவாக்கும் நோக்குடனும், அணைகள் பற்றிய பட்டியலை தயாரித்து வைக்கவும், சிறப்புக் கவனம் செலுத்தப்படவேண்டிய பகுதிகளைக் கண்டறிய ஒவ்வொரு அணையின் வரலாற்று விவரங்களைத் தொகுக்கவும், அணைப் பாதுகாப்பு குறித்த எல்லா அம்சங்களுக்கும் பின்பற்றப்பட வேண்டிய நிர்வாக, தொழில்நுட்ப நடைமுறைகளை ஆய்வு செய்து கண்காணிக்கவும் மாநில அரசுகள் தங்களது அணைப் பாதுகாப்புக் குழுக்களை/நிறுவனங்களை ஏற்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும் என இம்மாநாடு தீர்மானிக்கிறது.

தீர்மானம் 11.

ஆறாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டம்—சிறுபாசனத் திட்டம்:

சிறுபாசனத் திட்டம் குறித்த செயற்குழுவின் பரிந்துரையை இம்மாநாடு முழுவதுமாகப் பெற்றுக்கொண்டு, இக்குறிக்கோள்களை எய்த அனைத்துப் பிரிவுகளிலும் ஒருமித்த முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படவேண்டும் என வலியுறுத்துகிறது.

தனியார் கிணறுகள், குழாய்க் கிணறுகள் ஆகியவற்றிலிருந்து தண்ணீர் பெறுவதில் உழவர்களுக்கு ஏற்படும் செலவைக் கருத்தில் கொண்டு, மேற்பரப்பு நீர் அரசு குழாய்க் கிணறுகள், ஆற்று இறவைப் பாசனத் திட்டங்கள் போன்ற பல்வேறு வாயில்களிலிருந்து தண்ணீர் வழங்கப்படுவதற்கு விதிக்கப்படும் தீர்வையைச் சீரமைக்க வேண்டும் எனவும், மாநில அரசுகள் இதற்கு அவசியமான கொள்கை நெறிமுறைக் குறிப்புகளைத் தயாரிக்க வேண்டும் எனவும் இம்மாநாடு பரிவுரை செய்கிறது.

குழாய்க் கிணறுகளை இயக்குவதற்கு தேவையான மின்சக்தியை பாசன திட்டங்களில் மின்சக்தி உற்பத்தி செய்வதன் மூலம் பூர்த்தி செய்யலாம்.

[1981 ஏப்ரல் 27

தீர்மானம் 12.

சிறுபாசனத் திட்டத்திற்கான நிறுவனக் கடன் வசதி :

நிலைமையை மேம்படுத்த பின்வரும் குறிப்பிட்ட நடவடிக்கைகளை விரைந்து மேற்கொள்ளவேண்டும் என இம்மாநாடு பரிவுரை செய்கிறது.

(1) சாத்தியக்கூறு அறிக்கைகளை விரைந்து தயாரித்தல், அவற்றைக் கண்காணித்தல், அனுமதி வாங்குதல், செயல்படுத்துதல் ஆகியவற்றிற்காக சிறுபாசனத் துறைகள், வங்கிகள் ஆகியவற்றில் கூடுதலாகப் பணியாளர்களை நியமித்தல், திட்டம் அமைத்தல், திட்டத்தை நிறைவேற்றுதல், திட்டம் தொடர்பான தொடர் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுதல் ஆகியவற்றில் வங்கிப் பணியாளர்களுக்கும் பாசனத்துறைப் பணியாளர்களுக்கும் பயிற்சி அளித்தல்.

(2) கடன் விண்ணப்பங்களை ஏற்று அவற்றைப் பரிசீலனை செய்வதற்கான நடைமுறைகளை எளிதாக்குதலும் சீரமைத்தலும்.

(3) நடைமுறை ஏற்கெனவே எளிதாக்கப்படாத மாநிலங்களில் அம்மாநில அரசுகள், நிலவள வங்கிகள் பற்றி மாதவ தாஸ் குழுவும், கூட்டுறவுக் கடன் நிறுவனங்கள் ஒருங்கிணைப்பு குறித்து விசாரித்த குழுவும், நில அடமானத்தின் மேல் கடன் வழங்குவதற்குப் பதிலாக நிலத்தின்மீது பொறுப்பு சாட்டி கடன் வழங்குவதுபற்றி செய்த பரிந்துரைகளை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

(4) வருவாய்த்துறைப் பணியாளர்கள், கிராமத் தொண்டர்கள், சிறுபாசனத் துறைப் பணியாளர்கள் பிற விரிவாக்க முகவரமைப்புப் பணியாளர்கள், ஆகியோருக்கு ஏற்ற ஊக்கத் தொகை அளிப்பதன் மூலமாக அவர்கள் கடன் விண்ணப்பங்களைச் சேகரிப்பதில் ஊக்கமுடன் ஈடுபடச் செய்தல்.

(5) ஏராளமான கடன் விண்ணப்பங்களை அந்தந்த இடத்திலேயே பரிசிலனை செய்து அனுப்பும் பொருட்டு (கடன் பெறும் வழிகளைக் குறித்து) உள்ளூரில் பிரச்சாரங்கள் நடத்துவதைப் பெருமளவுக்கு வலியுறுத்தல்.

(6) நில ஆவணங்களைக் குறிப்பாக மாநிலத்தின் கிழக்கு வட்டாரத்திலுள்ள நிலங்களுக்குரிய ஆவணங்களை முழுமையாக்குவதிலும் அவற்றை நாளது வரையில் புதுப்பிப்பதிலும் பெருமுயற்சி மேற்கொள்ளுதல், அவ்வாறு நாளது வரையில் புதுப்பிக்கப்பட்ட ஆவணங்கள் இல்லாதபோது நில உரிமைகளுக்குச் சான்றளிப்பதில் எளிய நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுதல்.

1981 ஏப்ரல் 27]

(7) உழவர்களிடமிருந்து கடன் வசூலிப்புப் பணியை மேம்படுத்தும் பொருட்டும் அதன் விளைவாக நிலவள வங்கிகள், கூட்டுறவு வங்கிகள் ஆகிய வற்றின் கடன் வழங்கும் திறனை அதிகரிக்கும் பொருட்டும் இடைவிடாது முயற்சி செய்தல்.

(8) கடன் வசதி அமைப்பு உறுதியற்றதாயிருந்து, பல்வேறு காரணங் களால் உழவர்கள் கிணறுகளையும் குழாய்க் கிணறுகளையும் அமைக்க இயலாத பகுதிகளில் நிறுவன நிதிவசதி பெறுவதற்காகக் கழகங்களை அமைப்பதும், வாடகை முறையில் 'அல்லது கொள்முதல் முறையில்' கிணறுகளும் குழாய்க் கிணறுகளும் கட்டுதல்.

தீர்மானம் 13.

பாசனத் திட்டங்களின் நோக்கம்பற்றி மதிப்பீடு செய்தல்.

பாசனத் திட்டங்களைத் தயாரித்தல், வடிவமைத்தல், திட்டங்களை நிறை வேற்றுதல், செயலாக்குதல், மதிப்பிடுதல் ஆகியவற்றில் திறமைமிக்க தகுதி வாய்ந்த ஆலோசகர்களின் பெயர்ப் பட்டியல் ஒன்றைத் (அவர்களுடைய பணிகளை இந்தக் காரியங்களில் பயன்படுத்த) தயாரிப்பதற்கு மத்திய அரசு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று இம்மாநாடு பரிந்துரைக்கிறது.

தீர்மானம் 14.

பாசனத் திட்டத்திலிருந்து பாசனம் பெறும் ஆயக்கட்டுப் பகுதியின் வளர்ச்சி மற்றும் ஐந்தாண்டுத் திட்டப் பணிகளும் கொள்கைகளும், பாசனத் திட்டங்களின் மூலமாகப் பாசனம் பெறும் பகுதி வளர்ச்சித் திட்டத்தின் செயல் வரம்பு மேலும் பல திட்டங்களைச் சேர்ப்பதன் மூலம் விரிவாக்கப்பட வேண்டுமென்று இம்மாநாடு உறுதியாகப் பரிந்துரைக்கிறது.

ஆறாவது திட்டத்திற்காக, பாசனம் பெறும் ஆயக்கட்டுப் பகுதியின் வளர்ச்சி குறித்த செயற்குழு அறிக்கையில் விதித்துள்ள அமைப்பையும் இலக்குகளையும் குறிப்பாக கீழ்க்கண்டவை குறித்த அமைப்பையும் இலக்கு களையும் இம்மாநாடு ஏற்கிறது.

(i) கண்ணி வாய்க்கால்களை அமைப்பது குறித்தும், வாரபந்தியைக் கொண்டு வந்து செயல்படுத்துவது குறித்தும் வலியுறுத்துதல்.

(ii) இலக்குகளை எய்துவதற்காக கள அமைப்புகளை மற்றும் மாநில அளவிலான அமைப்புகளை வலுப்படுத்திச் சீரமைத்தல்.

[1981 ஏப்ரல் 27

(iii) சாலைகள், அங்காடிகள், பொருள்கள வழங்கல், கடன் வசதி, வடிகால், வேளாண்மை வளர்ச்சி, வேளாண்மை சார்ந்த தொழில்கள் முதலிய அடிப்படை வசதிகளை மேம்படுத்துதல் மேலே (i), (ii) ஆகியவற்றுக்காக மத்திய உதவியை முழுவதும் பயன்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும்.

தீர்மானம் 15.

வாரபந்தி முறையைக் கொண்டுவருதல் :

இம்மாநாடு கீழ்க்கண்ட பரிந்துரைகளைச் செய்கிறது.

(i) எல்லா பாசனத் திட்டங்களிலும் வாரபந்தி முறை கொண்டு வரப்படவேண்டும்.

(ii) வாரபந்தி முறை ஏற்கெனவே செயலில் உள்ள மாநிலங்களில் மாநிலம் முழுவதிலும் போதிய அமைப்பை ஏற்படுத்துவதன் மூலம் அதனை விரைவாகச் செயல்படுத்த வேண்டும்.

(i) வாரபந்தி முறை இன்னும் செயலுக்குக் கொண்டுவரப்படாத மாநிலங்களில், கண்ணி, வாய்க்கால்கள் ஏற்கெனவே அமைந்துள்ள இடங்களில் குறைந்தது இரு பங்கீட்டுக் கால்வாய்களில் முன்னோடித் திட்டங்கள் உடனடியாக மேற்கொள்ளப்படவேண்டும் ஏற்கெனவே உள்ள முறையின் வரையறைகளைக் கண்டறிவதற்கென அவ்வாறு செய்ய வேண்டும். அவ்வாறு செய்வதன் மூலம் வாரபந்தி முறையை எல்லாத் திட்டங்களிலும் கொண்டுவரப்படுவதை உறுதி செய்ய உரிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள இயலும். ஓராண்டுக்குப் பிறகு இத்திட்டம் இன்னும் அதிக அளவில் மேற்கொள்ளப்படவேண்டும்.

(v) முன்னோடித் திட்டங்களில் நடத்திய சோதனையின் அடிப்படையில், வாரபந்தி முறையைத் தொடர்ச்சியான, நிரந்தர அடிப்படையில் வகுப்பதற்காகக் கால்வாய்ப்பகுதி வளர்ச்சிக் கட்டங்களில் தேவையான, சட்ட ரீதியான நிருவாக விதித்துறைகள் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும்.

(v) மாநிலத்தின் ஏனைய திட்டங்களில் வாரபந்தி முறையைக் கொண்டுவருவதற்காக, முன்னோடித் திட்டங்களில் பெற்ற அனுபவத்தின் அடிப்படையில் ஒவ்வொரு மாநிலமும் விரிவான வழிமுறைகளைத் தயாரிக்க வேண்டும்.

1981 ஏப்ரல் 27]

தீர்மானம் 16.

தேசிய வெள்ளத் தடுப்புக் கமிஷன் மாநிலங்களுக்கிடையிலான ஆறுகள், மாநிலங்களுக்கு வெளியில் உள்ள ஆறுகள் ஆகியவற்றுக்காக, வடிநிலப்பகுதி வாரியாகத் திட்டமிடப்படவேண்டுமென்றும் வெள்ளத் தடுப்புத்துறையிலுள்ள பல மாநிலத்திட்டங்கள் உட்பட முக்கியத் திட்டங்களுக்காக நிதிகள் ஒதுக்கப் படவேண்டுமென்றும், தேசிய வெள்ளத் தடுப்புக் கமிஷன் செய்த பரிவுரைகளை இம்மாநாடு ஏற்கிறது. அச்செயற்குழுவின் அறிக்கையில் பட்டியலிடப் பட்டுள்ள தேசிய வெள்ளத் தடுப்புக் கமிஷன் முக்கியப் பரிந்துரைகளை ஏற்பதென்று ஆறாம் திட்டத்திற்கான (1980-85) வெள்ளக் கட்டுப்பாடு குறித்த செயற்குழுவின் கருத்தையும் இம்மாநாடு ஆதரிக்கிறது; மேலும், மாநில அரசுகள் தங்கள் கருத்துக்களை இரண்டு திங்கள் கால அளவுக்குள் மத்திய அரசுக்கு விரைவாக அனுப்பும்படியும் இம்மாநாடு கேட்டுக்கொள் கிறது.

தீர்மானம் 17.

வெள்ளக்கட்டுப்பாட்டுக்கான ஆறாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டப் பணிகளை (1980-85) நிறைவேற்றுவதற்கான அமைப்பும் நடவடிக்கைகளும்.

இம்மாநாடு கீழ்க்கண்டவற்றின் முக்கியத்துவத்தை வலியுறுத்துகிறது :—

(a) ஐந்தாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்கு முன்பு நிறைவேற்றப்பட்டு வந்த திட்டங்கள், ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் நிறைவேற்றப்பட்டுவரும் திட்டங்கள், ஆகியவற்றை 1982-83 ஆம் ஆண்டுக்குள் முடிப்பதும், இதற்கென ஒதுக்கப்பட்ட நிதிகள் மற்ற திட்டங்களுக்குப் பயன்படுத்தப்படாமல் இருப் பதை உறுதிப்படுத்துவதும்;

(b) வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்படக்கூடிய தனித்தனி துணை வடிநிலப் பகுதிகளில் ஜமீன்தாரிப் பகுதிகளில் உள்ள செய்கரைகள் அனைத் திலும் ஆய்வு நடத்தும் வரையில் அவற்றிற்காக ஏராளமாகச் செலவு செய்ய செய்கரைகளை உயர்த்தி வலுப்படுத்தும் பணியை ஒத்திப்போடுதல்;

(c) மத்திய நீர் நிருவாகக் குழுவின் நிருவாகத்தின்கீழ் வருகின்ற பல மாநிலங்கள் வழியே ஓடும் ஆறுகள் மட்டுமின்றி, சம்பந்தப்பட்ட மாநில அரசின் நிருவாகத்தின்கீழ் வரக்கூடியவையும் அந்த மாநிலத்திற்குள்ளேயே ஓடக்கூடியவையுமான ஆறுகள் மற்றும் கிளை ஆறுகள் ஆகியவற்றில் வருகின்ற வெள்ளம் பற்றிய முன்னெச்சரிக்கைப் பணிகளை மேம்படுத்துதல்;

(d) இதுவரையில் முடிக்கப்பட்டுள்ள வெள்ளக்கட்டுப்பாட்டுப் பணிகள் குறித்த மதிப்பீட்டினை உடனடியாகச் செய்தல், இதனால் வருங் காலத்தில் மேற்கொள்ளப்படவிருக்கிற அத்தகைய பணிகள் குறித்து செலவு பயன்பற்றிய நடைமுறை ரீதியில் மதிப்பீடு செய்ய இயலும்;

(e) அனைத்து பெரிய வெள்ளக் கட்டுப்பாட்டு, வடிகால், கடலரிப்புத் தடுப்புத் திட்டங்களைக் கால வரையறை செய்து, நிறைவேற்றி முடிப்பது குறித்து செவ்விய முறையில் நிர்வகிக்க மாநில அளவிலும், திட்ட அளவிலும் கண்காணிப்புப் பிரிவுகளை அமைத்தல், ஆறாம் திட்டத்தில் கருதப் பட்டுள்ள வெள்ளக் கட்டுப்பாட்டு விரைவு திட்டத்தைக் கருத்தில் கொண்டு மத்திய நீர் நிருவாகக் குழுவில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது போன்று அத்தகைய ஓர் அமைப்பை ஏற்படுத்தி, இந்த நடவடிக்கையை ஒருங்கிணைத்தல்.

மாநில அரசுகள் பல மாநிலங்கள் சம்பந்தப்பட்ட வெள்ளக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டங்களை நிறைவேற்ற மாநில அரசுகளுக்கு மத்திய அரசு கடன்/மானியம் வழங்க இம்மாநாடு வலியுறுத்துகிறது;

தீர்மானம் 18.

(a) வெள்ளக் கட்டுப்பாட்டிற்கான பெரும் திட்டங்கள் :

பெரும் திட்டம் தயாரிக்கையில் வெள்ளக் கட்டுப்பாட்டிற்கு மிகுந்த முக்கியத்துவம் அளிக்குமாறும், இப்பணிக்காக குறிப்பிட்ட நிதிகளை ஒதுக்கு மாறும் மாநில அரசுகளைக் கேட்டுக்கொள்வதென இம்மாநாடு முடிவு செய் துள்ளது.

(b) சமவெளிகளில் ஏற்படும் வெள்ளப் பெருக்கை முறைப்படுத்துதல் :

வெள்ள அபாயம் குறித்த தரைப்படங்களை வரையும்போது, மத்திய அரசு மேற்கொண்டுள்ள வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்படக்கூடிய பகுதிகள் குறித்த ஆய்வுகளைப் (கிடைக்கும்போது) பயன்படுத்திக் கொள்ளுமாறும், அதே சமயத்தில் சமவெளிகளில் ஏற்படும் வெள்ளப் பெருக்கின் காரணமான வளர்ச்சிப் பணிகளை முறைப்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற் கொள்ளுமாறும் மாநில அரசை இம்மாநாடு கேட்டுக்கொள்கிறது. மத்திய வெள்ளக் கட்டுப்பாட்டு வாரியத்தால் ஏற்கனவே ஏற்பளிக்கப்பட்டவையும் மாநில அரசுகளுக்கு அனுப்பப்பட்டவையுமான வழிமுறைகளையொட்டி, இது காரியத்திற்காகத் தகுந்ததோர் சட்டத்தை மாநில அரசுகள் இயற்ற வேண்டும் என்றும் தனது பரிந்துரையை இம்மாநாடு வலியுறுத்துகிறது.

(c) வெள்ளக்கட்டுப்பாட்டுப் பணிகளைப் பராமரித்தல் :

ஏழாவது நீதிக் கமிஷன், பராமரிப்பு நிதிகளுக்காகப் பரிந்துரைத்த நிதியொதுக்கத்தை மாநில அரசுகள் குறைந்தது 25 சதவீதம் உயர்த்த வேண்டும் என்று இம்மாநாடு பரிந்துரைக்கிறது.

1981 ஏப்ரல் 27]

தீர்மானம் 19.

பாசனத் திட்டங்களைப் பராமரித்தல்.

இறவைப் பாசனத்திற்கான மின் கட்டணங்கள் நீங்கலாக இயக்குதல் — பராமரிப்பு மானியத்தை எக்டேர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 75 ஆக உயர்த்த வேண்டியது அவசியம் என்றும், முறையான பணியாளர் அமைப்பிற்காக இயக்குதல் பராமரிப்பு மானியத்திலிருந்து முறையான பணியாளர்களுக்குரிய சம்பளங்களை வழங்குவதைக் கைவிட வேண்டும் என்றும் இம்மாநாடு பரிந்துரைக்கிறது.

தீர்மானம் 20.

மாநிலங்களிலுள்ள பாசனத் துறைகளை மாற்றியமைத்தல்.

சிறுபாசன, நிலத்தடி நீர் மேம்பாடு அடங்கும் வகையில், மாநில அரசுகளின் பெரிய நடுத்தரப் பாசனத் துறைகள் மாற்றியமைக்கப்படலாம் என்று இம்மாநாடு பரிந்துரைக்கிறது.

தீர்மானம் 21.

மாநிலங்களில் நீர் நிருவாகம் குறித்துப் பதவித் தரத்தை ஏற்படுத்துதலும் பாசனத் துறைகளை மாற்றியமைத்தலும்.

நிர்வாகிகளை நியமிப்பதுபற்றி மத்திய, மாநில அரசுகளின் பிரதிநிதிகள் அடங்கிய குழு ஒன்று ஆழ்ந்து ஆய்வு செய்து, அடுத்த மாநிலப் பாசன அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் ஆலோசிக்கப்படுவதற்காகத் தமது பரிந்துரைகளை அனுப்புமாறும் இம்மாநாடு பரிந்துரைக்கிறது.

தீர்மானம் 22.

பாசன — பல நோக்கத் திட்டங்களுக்காக, இந்திய சர்வே நிறுவனம், தேசிய தொலை ஆய்வு நிறுவனம் (National Remote sensing Agency) நிழற்பட விளக்கம் குறித்த நிறுவனம் (Institute of photo interpretation) ஆகியவற்றின் உதவி.

இக்கூடுதல் பணிச்சுமையை மேற்கொள்வதற்காக இந்திய சர்வே நிறுவனம் வலுப்படுத்தப்படலாம் என்று இம்மாநாடு பரிந்துரைக்கிறது. அடுத்த ஐந்தாண்டுகளுக்கான தமது மலைச்சரிவுகள் குறித்த ஆய்வுத் (Contour Servey) தேவைகள் குறித்த திட்டம் ஒன்றை மாநிலங்கள் தயாரிக்கலாம் என்றும், தகுந்த மறு நிதி ஒதுக்கங்கள் மூலம், இத்திட்டத்திற்குத் தேவையான திட்ட நிதிகளை இந்திய சர்வே நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்கலாம் இம்மாநாடு பரிந்துரைக்கிறது.

[1981 ஏப்ரல் 27

இணைப்பு II

[231 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் 1981-82 ஆண்டுக்கான கொள்கை குறிப்பு.

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து பற்றி 1980-81 ஆம் ஆண்டு ஆய்வுரை பேரவையில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

2. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், ஆகிய சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் ஒழுங்கு முறைப்படுத்துவதற்கான சட்டமாகும். இச்சட்டம், மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கட்டுப்படுத்துதல், ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துதல், பிறருக்கு ஏற்படும் இடர்ப்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் ஆகியவற்றுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தந்து, அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வதும் இதன் குறிக்கோளாகும்.

3. பொதுமக்களுக்கு வசதி எனக் கருதப்படும் வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்காகப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் இசைவுச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. சரக்கு பேருந்துகளுக்கும், வாடகைச் சீருந்துகளுக்கும் (Motor Cabs) அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், அவர்கள் ஓட்டும் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துதல், சரக்கு வண்டிகளில் ஏற்றும் பளுவை ஒழுங்குப்படுத்துதல், பயணி பேருந்துகளில் இருக்கைகள், இடைவெளி ஆகியவற்றை வசதியாக அமைத்தல், ஏற்றிச் செல்லும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் காலமுறைப்படி முழுமையாகத் தணிக்கையிடல் ஆகியவற்றின் மூலம் பொதுமக்களுக்குப் பாதுகாப்பும் வசதியும் செய்யப்படுகிறது.

4. மோட்டார் வண்டியின் மீதான வரியை வசூல் செய்வதும் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். போக்குவரத்து வண்டிகளின் மீதான வரி, போக்குவரத்துத் துறையால் நேரடியாக வசூல் செய்யப்படுகிறது. 1978 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரியைச் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கியின்

1981 ஏப்ரல் 27]

கிளைகள் மூலம் வசூலிக்க அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம், இம்மாநிலத்திலுள்ள ஏனைய மாவட்ட தலைமையிடங்களுக்கும் முக்கிய நகரங்களுக்கும் விரிவுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரியை இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி மற்றும் இந்திய வங்கி ஆகியவற்றின் 274 கிளைகள் தற்போது வசூலிக்கின்றன.

5. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், வரி விதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைக்கவும் பயணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகள் அல்லது இவ்விரு வகை வண்டிகளின் மீதான பல்வேறு வரிகளை ஒருங்கிணைக்கவும் செய்யப்பட்டதாகும்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. நிறைவேற்றப்பட்ட 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலைமை சீர்மைந்துள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி, புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

சென்னையைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது, மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக் கவனிப்பதோடு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் ஓரளவு நீதித்தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித்து வந்தனர். அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு நேரடியாக அதிகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு, குறிப்பாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவாக உள்ள கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் தேவை குறித்து அதிக அளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது.

போக்குவரத்துத் தொடர்பற்ற, வெகு தொலைவிலுள்ள மலைப்பகுதிகளுக்குப் போக்குவரத்து வசதியளிப்பதற்காக அப்பகுதிகளில் ஜீப் வகை சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்த ஜீப் வகை பேருந்துகளுக்கு 25 சதவீத வரிச்சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. அதைப் போலவே நீலகிரி மாவட்டத்தில் போக்குவரத்து வசதியற்ற பகுதிகளிலும், இராமேசுவரம் தீவிலும் சிறு

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1981 ஏப்ரல் 27

சக்ர பீடம் (Short Whee Base) அமைந்த சிறிய பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்தப் பேருந்துகளுக்குச் சலுகை வீதத்தில் இருக்கை ஒன்றுக்கு காலாண்டிற்கு, மேல் வரிக் கட்டணத்தையும் சேர்த்து ரூபாய் 50 வீதம் வரி விதிக்கப்படுகிறது. கிராமப் பகுதிகளில் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும்பொருட்டு, அண்மையில் சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. அவற்றின் விவரம் வருமாறு :—

மாவட்டம்.	வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
சென்னை மாநகர்	10
மதுரை	4
கோயம்புத்தூர்	2
தருமபுரி	7
தஞ்சாவூர்	4
நீலகிரி	19
வட ஆற்காடு	8
இராமேஸ்வரம் தீவு	2
சேலம்	2
திருநெல்வேலி	4
திருச்சிராப்பள்ளி	2

புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவைத் தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டு பிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயல்படுத்துவதில் முன்னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப்பெறாத மக்களுக்கும் அதிக அளவில் பேர்க்குவரத்து வசதிகளை நடப்பு ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி, வரிச் சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்டச் சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 16 கி.மீ. அல்லது வழித்தட நீளத்தில் 25 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத்

1981 ஏப்ரல் 27]

தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக்கூடாது. தற்போது, மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே ரூபாய் 50 என்ற சலுகை வரி விதத்தைப் பெறத் தகுதியுடையவையாகும்.

போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமைகளையும் அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஒரு தனிப்பட்ட உரிமையாளருக்கு பத்துப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேல் வழங்கக் கூடாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் செல்லாதென்று உயர்நீதி மன்றம் 7—7—1978 ஆம் நாளன்று தீர்ப்பளித்துள்ளது. உச்ச நீதி மன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்து கொள்ளவும், புதிய சட்டம் இயற்றவும் அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது.

பயணிப் பேருந்து வண்டிகளுக்குரிய பயணக் கட்டணப் பட்டியலுக்குப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டும். இக்கட்டண விதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு பொது மக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறையீடுகளைக் கருத்தில் கொண்ட பிறகு அரசு உயர் அளவு கட்டண விதங்களை நிர்ணயிக்கிறது. பயணிப் பேருந்துகளுக்குரிய உயரளவு கட்டண விதத்தை வரையறை செய்து கடைசியாக 1980 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணம் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், (ஆட்டோ ரிக்‌ஷா, டாக்சி, சுற்றுலா டாக்சி) ஆகியவற்றின் கட்டண விதங்களை உயர்த்துவது குறித்து அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்குத் தாராளமாகப் பயணிப் போக்குவரத்தும், சரக்குப் போக்குவரத்தும் நடை பெறுவதற்கு வசதியாக, அண்டை மாநிலங்களோடு பரிமாற்ற ஏற்பாட்டு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தங்களின்படி ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்துகள் விடுவதற்கான வழித்தடங்கள் இன்னின்னவை என ஒதுக்கப்பட்டு எத்தனை சரக்குப் பேருந்துகள், மற்ற வண்டிகள் ஆகியவற்றிற்குரிய அனுமதி சீட்டுகளுக்கு மேலொப்பம் இடப்படும் என்பது பற்றியும் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், வழித்தடங்களை ஒதுக்குவதானது. பொதுவாக ஒரு மாநிலத்தின் பேருந்து மற்றொரு மாநிலத்தில் எத்தனை கிலோ மீட்டர் தூரம் வரையில் செல்ல அனுமதிக்கப்படுகிறதோ அதே அளவுக்கு அந்த மாநிலத்தில், இந்த மாநிலத்தின் பேருந்து செல்ல அனுமதிக்கப்படும் என்ற அடிப்படையில் அமைந்ததாகும். புதுச்சேரியுடன் செய்யப்படவேண்டிய ஒப்பந்தத்திற்கு இறுதி வடிவம் கொடுக்க அறிவிப்பு

வெளியிடப்பட்டுள்ளது. ஆந்திரப் பிரதேசம், கருநாடகம் ஆகிய மாநிலங்களோடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை மறு ஆய்வு செய்வதற்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

6. இந்தியா முழுவதும் அல்லது ஒரு மாநிலத்தை ஒட்டியுள்ள ஐந்துக்கு குறையாத மாநிலங்களிடையே சரக்குப் போக்குவரத்து எளிதாக நடைபெறும் பொருட்டு, சரக்கு வண்டிகளுக்குரிய தேசிய அனுமதி சீட்டை வழங்குவதற்காக மத்திய அரசு திட்டம் வகுத்துள்ளது. இம்மாநிலத்திற்காக மத்திய அரசு வரையறுத்துள்ள அனுமதி சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை 800 ஆகும்.

7. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில்முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவ சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குப்படுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணிப்பதற்குரிய ஒரு திறம்பட்ட நடவடிக்கையாக, 1979 ஆம் ஆண்டில் ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகளை மீறும் ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும், இத்தனை புள்ளி எனக் குறிப்பிட்டு அவர்களைத் தண்டிக்கும் ஓர் ஏற்பாட்டை அரசு அங்கீகரித்துள்ளது.

ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு அரசு பெரும் சரக்குப் பேருந்துகளையும், பெரும் பயணிப் பேருந்துகளையும் ஓட்டுவதற்குரிய ஓட்டுநர் உரிமம் பெறுவதற்கான குறைந்த அளவு கல்வித் தகுதியை 8 ஆம் வகுப்பு வரை உயர்த்தியுள்ளது. தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள், இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றிலிருந்து ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில் திறமை பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு அலுவலகத்திலும் "செயல்படுத்தும் பிரிவு" எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்பட செயல்படுத்த இயலும்.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்கு ஏற்படும் விபத்துக்களைத் தடுக்கும் வகையில் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் வலப்புறத்தில் ஒரு கதவு அல்லது இரண்டு தடுப்புக் கம்பிகள் பொருத்தப்பட வேண்டும்; இடப்புறத்தில் ஒரு கைப்பிடி கம்பி, பொருத்தப்பட வேண்டும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

சென்னை மாநகரில் இயங்கும் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள், டாக்சிகள், ஆகியவற்றின் மீட்டர்களில் ஒழுங்கின்மை நடைபெறுவதைத் தடுக்கும் பொருட்டும், அத்தவறுகளைச் செய்வோரைக் கண்டறியும் பொருட்டும், காவல்துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆகிய துறைகளைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் அடங்கிய "சோதனைப் படைகள்" அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதி சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்க வேண்டும் என அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

மோட்டார் ஊர்திகளில் விபத்துக்களைத் தடுக்கும் பொட்டு, போக்குவரத்து ஊர்திகள் அனைத்திலும் வேகக் கட்டுப்பாட்டு மின் பொறியைக் கட்டாயமாகப் பொருத்த வேண்டும் என்று அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

ஏனைய மாநிலங்களிலிருந்து 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) ஆம் பிரிவின் கீழ் உரிமம் பெற்றுவரும் வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பிலிருந்து விலக்களித்து அறிவிக்கை ஒன்றை அரசு பிறப்பித்துள்ளது.

8. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் வழி கிடைக்கப் பெறும் வருவாய் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது:—

(1)	வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1980–81 (2)	திருத்த மதிப்பீடு 1980–81 (3)	வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1981–82 (4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)		
1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கிடைக்கப் பெறும் வருவாய் ...	3,25,92	3,51,21	3,66,86
தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் கிடைக்கப் பெறும் வருவாய்	65,89,00	72,12,00	69,98,00
ஏனைய வருவாய்கள் ..	2,60	5,67	5,7[illegible]
மொத்தம் ..	69,17,52	75,68,88	73,70,61

9. செலவினங்களில், 1980-81 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவுசெலவுத் திட்ட மதிப்பீடு, 1980-81 ஆம் ஆண்டுக்குரிய திருத்த மதிப்பீடு, 1981-82 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)
1980-81 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு	1,66,89
1980-81 ஆம் ஆண்டுக்குரிய திருத்த மதிப்பீடு	1,83,13
1981-82 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு	1,81,64

கருவூலங்கள் மூலம் வசூலிக்கப்படுகின்ற போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிகள் வசூலுக்கான செலவு இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

10. போக்குவரத்துத் துறையன்றி காவல் துறையும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், அவற்றின்கீழ் பிறப்பிக்கப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிறைவேற்றும் பொறுப்பு வகிக்கிறது. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளுக்கு வரி செலுத்தப்படுகிறதா எனக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பும் காவல் துறையினுடையதாகும்.

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1980—81, ஆய்வுரை போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றையும் அவற்றில் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவதே போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணியாகும்.

போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பின்கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. இந்த ஆணையாளர் மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தினரும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளரும், கூடுதலாக போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவரும், போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் மூவரும், உதவிச் செயலாளர்கள் மூவரும், துறைப் பிரதிநிதி ஒருவரும், கணக்கு அதிகாரி ஒருவரும், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவரும், புள்ளியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவரும் போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவியாக இருக்கின்றனர். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், செயலாளர், வட்டாரப்

1981 ஏப்ரல் 27]

போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்களின் செயலாளர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு எதிரான மேல்முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி தரத்திலுள்ள மாநில அரசுப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய்கிறது. அரசுப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர், அரசு போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகிறார்.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 15 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 45 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகளின் ஆய்வாளர் நிலை I-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின்கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாருக்குச் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவரவர் மண்டலங்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தினராகவும் செயல்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிர்வாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு இளநிலை அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர்.

சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயல்படுகிறார். சென்னை பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் மூன்று வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் உள்ளன.

[1981 ஏப்ரல் 27

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டுப் புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31-12-1979	5,036	6,226	25,247	3,192
31-12-1980	5,104	6,718	28,796	3,309

நாள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்குவரத்து வண்டிகள்,	போக்குவரத்து வண்டிகள் மொத்த எண்ணிக்கை.
	(6)	(7)	(8)
31-12-1979	15,965	16,552	72,218
31-12-1980	19,988	17,584	81,499

பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமை ஆக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. வளர்ந்து வரும் வர்த்தக, வணிகத் தேவைகளுக்கேற்ப, மாநிலம் முழுவதற்கான போக்குவரத்து வாடகை வண்டிகளுக்கும் தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கும் கட்டுப்பாடு ஏதுமின்றி மாநில அளவில் அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. நாடுமுழுவதும் சரக்குகள் மாநிலம் விட்டு மாநிலம் செல்வதை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு வாடகை வண்டிகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1980 ஆம் ஆண்டு 3,666 சரக்கு லாரிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் இந்த வகையில் 400 இசைவுச் சீட்டுக்களை ஏற்கனவே வழங்கியுள்ளது. அண்மையில் கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் இம் மாநிலத்திற்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. இதற்கான விண்ணப்பங்களை போக்குவரத்து ஆணையாளர் கேட்டுள்ளார்.

1981 ஏப்ரல் 27]

சுற்றுலாவை மேம்பாடடையச் செய்ய, நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. விவரம் வருமாறு:—

வகை.	ஒதுக்கீட்டு அளவு.	வழங்கப்பட்ட அனுமதிகள்.
(1)	(2)	(3)
அனைத்திந்தியச் சுற்றுலா வாடகைக்காரர்கள்.	150	148
சுற்றுலா-தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்பட்டு)	10	10
சுற்றுலா-தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)	15	13
சுற்றுலா-தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (35 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)	35	[illegible]

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள் சாக்குகள் போக்குவரத்து தாராளமாக நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்கள் அளவில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் வண்டிகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவு அடிப்படையில் இந்த ஒப்பந்தகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-B) பிரிவின் கீழ் புதுச்சேரி யூனியன் பிரதேசத்துடன் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது பற்றி ஆராயப்பட்டு வருகிறது. தற்போது அனுமதிகள் இவ்விரண்டு மாநிலங்களுக்கும் இடையே 4 : 1 என்ற விகிதத்தில் பங்கிடப்பெறுகின்றன.

சாக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு கருநாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராட்டிரம், யூனியன் பிரதேசங்களாகிய புதுச்சேரி, கோவா ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டத்தில் 500 சரக்கு வண்டிகள் ஓடுவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 500 வண்டிகளுக்குரிய அனுமதி களில் 480 அனுமதிகள் ஏற்கனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை இப்போது 500 லிருந்து 600 ஆக அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளது. அதிகமாகவுள்ள 100 அனுமதிகளுக்கான விண்ணப்பங்களைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் கேட்டுள்ளார். மீன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ் நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு ஒப்பந்தம் ஒன்று செய்து கொள்ளப் பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன அனுமதிகளில் 13 இசைவுகள் இதுவரை வழங்கப் பட்டு உள்ளன. தென் மண்டலத் திட்டத்தின்கீழ் ஏற்கெனவே 20 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. இது தற்போது 100 ஆக அதிகரிக்கப் பட்டுள்ளது. அதிகரித்துள்ள இந்த அனுமதி களையும் வழங்கும்படி உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குதல்

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின் வரும் வகையில், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப் பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(அ) 75 மைல்களும் (120 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரணப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தும் :

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும் சென்னை மாநகரி லிருந்து தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் :

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும், அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும் :

இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமை யாளர்கள் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால், மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித் தடங்களையும் நாட்டுடைமை ஆக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித் தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் இயங்கிக் கொண்டு

1981 ஏப்ரல் 27]

இருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவு படுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் அரசு வசம் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டுத் திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. இதனை எதிர்த்துத் தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு செய்து கொள்ளப்பட்டது. அதன் மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர்நீதிமன்றம் முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்ட விதித் துறையின்கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான நடைமுறை இவ்வாறாக இருப்பதால் புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும், ஏற்கனவே உள்ளப் போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பைப் பூண்டுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்:

பல்வேறு போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராவார். மேற்சொன்ன மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு:—

நிலைக் குழுக்கள்.	அமைப்பாளர்.
(1)	(2)
1. சாலை, இரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர் வழிப் போக்குவரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும், பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர்.

2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறி முறைகளைப் பரப்புதல்.	உள் துறைச் செயலாளர்.
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், எரிபொருள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில் துறைச் செயலாளர்.

போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு உள்ளது.

காவல் துறை ஆணையாளர் தலைவராகவும், காவல் துறை துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகரச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு உள்ளது.

மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைவராகவும் காவல் துறை கண்காணிப்பாளர் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

பெரு நகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டு திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், அரசுச் சார்புள்ள 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகார போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மைப் பிரச்சினை அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, அலைந்து திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு முதலிய பிரச்சினைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

1981 ஏப்ரல் 27]

வரி விதிப்பு.

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்ட தற்கிணங்க, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும், தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவற்றுக்குப் பதிலாக, 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரி விதிப்புச் (சட்டம் 13/1974) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்தச்) சட்டத்தால் திருத்தி அமைக்கப் பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டம் 1—10—1974 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. இத்திருத்தச் சட்டம், பயணிப் பேருந்துகளின் மீது மேல் வரி விதிக்கும் பொருட்டு தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்தச்) சட்டத்தினால் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் 3/1976) மேலும் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. இவ்வாறு திருத்தப்பட்ட சட்டம் 1—4—1976 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வந்தது. விரைவுப் பேருந்துகள் சென்னை பெருநகர் பிரிவு பகுதிகளுக்குள் ஓடும் பேருந்துகள் நீங்கலாக, 250-ம் அதற்கு மேலும் பயணிப் பேருந்து அனுமதிகளை வைத்திருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மீது கூடுதல் மேல்வரி விதிக்கும் வகையில் 1979 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு 15 ஆம் சட்டத்தால் அது மேலும் திருத்தப் பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின்படி ஓட்டுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பினின்று விலக்களிப்பதற்காக அரசு அறிவிக்கை ஒன்று வெளியிட்டுள்ளது. புதியவரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு:—

(i) தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் தொடர்பாக வரி செலுத்துவதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன் மேல் வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(iii) வண்டிகள் சாலைகளில் டைப் பயன்படுத்தப்பட வில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச்சாரும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும், சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப்படமாட்டாது.

[1981 ஏப்ரல் 27

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், ஒரு பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்தபோதிலும், அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட வீதங்களில், வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்தவரையில், நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்படமாட்டாது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் மீது விதிக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் பின்வருமாறு :—

பயணிப் பேருந்துகள் (சாதாரணமானவை)	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூபாய் 195.
பயணிப் பேருந்துகள் (விரைவு)	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூபாய் 200.
சென்னை பெருநகர் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூபாய் 50
மதுரை மாநகர் மற்றும் பிற நகர் பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூபாய் 115.
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்)	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூபாய் 280.
சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள்	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூபாய் 140.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

கட்டணங்கள் :

ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் உயரளவு கட்டண வீதங்கள் கடைசியாக 1980 ஆம் ஆண்டில் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது நடைமுறையில் உள்ள திருத்தக் கட்டண வீதங்கள் வருமாறு :

விவரங்கள்.	கட்டண வீதங்கள். (1—11—80 முதல்)
(1)	(2)
1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்து	சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு $6\frac{1}{4}$ காசு. மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு $8\frac{1}{4}$ காசு. உயர் வகுப்பு இடவசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதலாக 2 காசு. சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பெற்ற வண்டிக்கு கிலோ மீட்டருக்கு [illegible] காசு.
2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்:	சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு $6\frac{1}{4}$ காசு. மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு $8\frac{1}{4}$ காசு.
3. மாநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள், சமவெளி	முதல் கட்டண நிலைக்கு 30 காசு. அதற்கடுத்த மூன்று நிலைகளில் மூன்றாம் நிலைவரை ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 10 காசு: அதற்கடுத்து தோராயமாக 2 கிலோ மீட்டருக்கு ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசு.
மலைச்சாலைகளில்	முதல் கட்டண நிலைக்கு 40 காசுகள். அதற்கடுத்த மூன்று நிலைகளில் மூன்றாம் நிலை வரை ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 10 காசு. அதற்கடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசு.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

4. பொருட்காட்சிகள், திரு விழாக்கள் போன்ற சிறப்பு காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7¼ காசு.

ஒப்பந்த ஊர்திகள் : (1980—81) ஆம் ஆண்டில்)

1. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 60 காசு. குறைந்த அளவு கட்ட ணம் ஒரு ரூபாய் முப்பது காசு. (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 10 மணித்துளி களுக்கும் 10 காசு.)
2. சாதாரண வாடகைக் கார்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 1-20 காசு. குறைந்த அளவுக் கட்ட ணம் ரூ. 2-30 (காத்திருப்பதற் கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித் துளிகளுக்கும் 10 காசு.)

3. சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள். (1)	சமவெளியில் கட்டணம். (2)	மலைசாலைகளில் கட்டணம். (3)
22 குதிரைத் திற னுக்குக் குறைவாக உள்ள நடுத்தர வகைக் கார்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்ட ருக்கு ரூ. 1.30.	ஒரு கிலோ மீட்ட ருக்கு ரூ. 1.50.
22 குதிரைத் திற னும் அதற்கும் அதிகமான பெரிய கார்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்ட ருக்கு ரூ. 1.50.	ஒரு கிலோ மீட்ட ருக்கு ரூ. 1.70.

கார்களில் சீர்வளி வசதி செய்யப்பட்டு அச்சாதனம் பயன் படுத்தப்பட்டால் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதல் கட்டணம் 20 காசு ஆகும். பெட்ரோல், டீசல் விலை அண்மையில் உயர்ந்துள்ளதன் காரணமாக, கட்டணத்தைத் திருத்தியமைக்க கருதப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை மோட்டார் வண்டி வரியுடன், விரைவுப் பேருந்துகளுக்குப் பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு மேல் வரிக் கட்டணமாக ரூபாய் 40-ம் (பெருநகர், மாநகர், நகரப் பேருந்துகள் நீங்கலாக) சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு மேல் வரிக் கட்டணமாக ரூபாய் 35-ம் விதிக்கப்படுகிறது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ், சூழ்நிலைக்கேற்ப ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மகாராட்டிரம், கருநாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 1,000 ரூபாயும், கோவா, புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 150 ரூபாயும் கூட்டு அனுமதி வரியாகச் செலுத்தப்படவேண்டும். பேருந்து உரிமையாளர் எவரேனும் கூட்டு அனுமதி வரியை வரையறுக்கப்பட்டுள்ள காலத்திற்குள் செலுத்தாவிட்டால், ஆந்திர மாநிலம், கேரளம், மகாராட்டிரம், கருநாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை, அவர் மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு அபராதம் ரூபாய் 25 செலுத்தவேண்டும்; புதுச்சேரி, கோவா மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூபாய் 2 அபராதம் செலுத்த வேண்டும்.

நாடு முழுவதும் சரக்கு வண்டிகள் சென்று வர அனுமதி வழங்குவது குறித்து இந்திய அரசு வகுத்துள்ள திட்டத்தின்கீழ் சரக்கு வண்டி உரிமையாளர் ஒருவர் அவரது மாநிலத்திற்குள் செலுத்த வேண்டிய வரியைச் செலுத்துவதோடு, அந்த வண்டி எந்தெந்த மாநிலத்திற்குள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளதோ அந்தந்த மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஆண்டொன்றுக்குக் கூட்டு அனுமதிக் கட்டணம் ரூபாய் 1,000 செலுத்த வேண்டும். புது டில்லி தவிர ஏனைய யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளைப் பொறுத்தவரையில் ஆண்டொன்றுக்குச் செலுத்தத்தக்க கட்டணம் ரூபாய் 150 ஆகும்.

வருவாய்-செலவு.—மோட்டார் வண்டிகள் வரிகள், கட்டணங்கள் மூலம் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிடைக்கிறது. பெரும் பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீது விதிக்கப்படும் வரிகளிலிருந்து கிடைக்கிறது.

[1981 ஏப்ரல் 27

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் வருவாய் குறித்த வரவு விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

இனம்.	1979-80 ஆம் ஆண்டுக் கணக்கு.	1980-81 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு.	1980-81 ஆம் ஆண்டுக்கான கணக்கு (ஆறு திங்களுக்குரியது).
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்).		
1. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கட்டணம்.	3,17,72	3,51,21	1,79,85
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம்.	65,35,80	72,12,00	45,01,89
3. ஏனைய வருவாய்கள்	3,62	5,67	1.71
மொத்தம் ...	68,57,14	75,68,88	46,83,45

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சர் நிதி.

இம்மாநிலத்திலுள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்து வண்டிகளாலும் போக்குவரத்துக்கல்லாத பிறவண்டிகளாலும் விபத்துக்கு ஆளான நபர்களுக்கு ரொக்க நிவாரணம் அளிப்பதற்கான திட்டம் 1978—79-ல் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களால் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

[1981 ஏப்ரல் 27

இந்த ரொக்க நிவாரணம் விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு அல்லது (இறப்பு விபத்துக்களில்) அவர்களின் குடும்பங்களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது. விவரம் வருமாறு :—

தொடர் எண்ணும், விவரமும்.	அளிக்கப்படும் தொகை.	எவருக்கு கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்பது
(1)	(2)	(3)
1. விபத்தின் காரணமாக இறப்பு.	ரூ. 1,000 (ரூபாய் ஓராயிரம் மட்டும்).	இறந்தவரின் (1) கணவன் (2) மனைவி (3) அவருடன் கடைசியாக வசித்த ஏதேனும் ஒரு மகன் அல்லது மகள் அல்லது அவர் ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட மகன் மகளுடன் வாழ்ந்து வந்தால் அவர்களில் மூத்தவருக்கு (4) தாயார் (5) தகப்பனார் (6) சகோதரி (7) இறந்தவர் கடைசியாக தங்கியிருந்த குடும்பத்து ஆடவர்.
2. நிலையாக முற்றிலும் ஏலாமையுறுதல் அல்லது இரு கண்களை அல்லது இரண்டு கை அல்லது கால்களையும் இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணையும் ஒரு உறுப்பையும் இழத்தல்.	ரூ. 800 (ரூபாய் எண்ணூறு மட்டும்).	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவருடைய நேமகதாரருக்கு.
3. ஒரு கண்ணை இழத்தல் அல்லது ஒரு கை அல்லது காலை இழத்தல்.	ரூ. 400 (ரூபாய் நானூறு மட்டும்)	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவருடைய நேமகதாரருக்கு.
4. ஏனைய காயங்கள்	ரூ. 50 (ரூபாய் ஐம்பது மட்டும்).	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவரின் நேமகதாரருக்கு.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

முதலமைச்சரின் இந்நிவாரண நிதிக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியின் ஆண்டு வரவிலிருந்து ஒரு சதவீதம் அளிக்க ஆணை இடப்பட்டுள்ளது. இத்தொகையிலிருந்து விபத்து நிவாரணமாக 1—4—1980 லிருந்து 31—12—1980 வரை கொடுக்கப்பட்ட தொகை 15,77,500 ரூபாயாகும்.

பேருந்து வசதிகள்.

நடத்தப்பட்ட விரிவான ஆய்வின்படி முதல் நிலையில் 476 புதிய பேருந்து வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் 968 சிற்றூர்களிலுள்ள 18 இலட்சம் மக்களும், இரண்டாம் நிலையில் 426 புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் மேலும் 22 இலட்சம் மக்களும் பயனடைவர் என்று மதிப்பிடப்படுகிறது. இரண்டாம் நிலையில், தற்போதுள்ள சாலைகளில் சில மேம்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டியிருக்கும்.

புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு. 1979-80	1980-81
	(1)	(2)	(3)
1	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	11,466*	11,984
2	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை வழக்கமாக ஓடும் பேருந்துகள்.	10,332*	10,832
	தனிப்பேருந்துகள் (Spare Buses)	1,134*	1,152*
	மொத்தம்	11,466*	11,984*
3	வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை.	6,738	7,188
4	புதிய வழித்தடங்கள்	1.037	450
5	பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	1,629	328
6	பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்).	34.61	9.66

(* தனியார் துறை-அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்).

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

இம்மாநிலத்தில் முறையாகப் பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மிகத் தொலைவில் உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 64 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 46 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும், 18 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு கனரகப் போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணு வேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்தும்படி வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை உரிமத்திற்கான நிபந்தனைகளில் சேர்க்க 160 W என்ற புதிய விதியை அரசு சேர்த்துள்ளது.

பயணிகள்—சரக்கு வண்டிகள்.

சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்றுகூடித் தங்களுக்குத் தேவையான பொருள்களை வாங்குகின்றனர். வெளியூர்ப் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும் இச் சந்தைகள் கூடும் வழித் தடங்களில் சென்றாலும் கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர், கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருள்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும் தங்கள் பொருள்களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும் பெரிய கோணி மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. மணப்பாறை, ஈரோட்டுப் பகுதிகளில், சோதனைத் திட்டமாகப் பயணி—சரக்கு வண்டிகள் விடுவதற்கான திட்டத்துக்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது.

விதிமுறைகளைச் செயல்படுத்துதல்.

நான்கு மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும், செயல்படுத்தும் பயணிக்காக துறையில் நியமிக்கப்பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும். வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதழ் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும், மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகைவேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கின்றனர்.

சென்ட்ரல், எழும்பூர் இரயில் நிலையங்களில் பயணிகளுக்குப் பிளாஸ்டிக் அடையாள வில்லைகளைக் கொடுப்பதன் மூலம் பயணிகளுக்கு வாடகை மோட்டார் வண்டிகளைக் கிடைக்கச் செய்ய வகை செய்யும் திட்டமும் செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டு போக்குவரத்துக் காவல் துறையின் மூலம் அம்முறை செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

பயணம் செய்யும் பொது மக்களுடன் நடந்து கொள்ளும் முறை பற்றி ஓட்டுநர்களுக்கு அறிவுறுத்தும் நோககுடன், ஆட்டோ ரிக்ஷா, வாடகை மோட்டார் வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் செயற்குறிப்பை அரசு நடைமுறைக்குக் கொண்டுவந்துள்ளது. ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களின் முதல் தொகுதியினருக்கு நினைவுகூர் பயிற்சியைச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தியது. ஓட்டுநர்களின் இரண்டாவது தொகுதியினருக்கு பயிற்சி அளிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகளுக்கு வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கிவைக்க வேண்டும் என அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பங்கீடுசெய்தல்.

டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும், இருப்பினை பங்கீட்டுக் கட்டுப்பாட்டு முறையின்றி எண்ணெயை உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யவும் தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர்வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு—வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை எனப்படும் கட்டுப்பாட்டு ஆணையை அரசு 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது. கிடைக்கும் எண்ணெயை கீழே குறிப்பிட்டவாறு முன்னுரிமை அடிப்படையில் உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யும் முறை பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது :—

வகை I —

(1) வேளாண்மைத் துறை (பம்பு செட்டுகள், டிராக்டர்கள்).

(2) மீன்பிடி படகுகள் முதலியன:

(3) விசைத் தறிகள்.

வகை II —

(4) போக்குவரத்து.

வகை III —

(5) மின்சக்தித் தேவையை ஈடு செய்ய தொழிற் சாலைகளுக்கு.

1981 ஏப்ரல் 27]

காவல் துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளைச் செயல்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் பயனியைப் போக்குவரத்து துறைப் பணியாளர்கள் கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது. தமிழ் நாட்டில் 1980 செப்டம்பர் வரை 11,763 மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துகள் ஏற்பட்டன; 1979-ல் 15,429 மோட்டார் வண்டி விபத்துகள் ஏற்பட்டன. இவற்றில் 1980 செப்டம்பர் வரை 2,085 பேர் இறந்தனர்; 10,531 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. 1979-ல் 2,929 பேர் இறந்தனர்; 13,311 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும் அதனால் பொதுமக்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பையும் தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் நன்கு உணர்ந்து விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் ஒழுங்கு முறைகளையும் கண்டிப்பாக செயல்படுத்துவதில் எவ்விதத் தயக்கமும் காட்டவில்லை. இது தொடர்பாக எடுக்கப்பட்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று பெரிய தலைப்புகளில் தொகுக்கலாம்—(1) போக்குவரத்துப் பொறியியல், (2) செயற்படுத்துதல், (3) போக்குவரத்து விதிமுறைகள் பற்றி அறிவூட்டுதல். 1974 முதல் போக்குவரத்து தகவல் கட்டுப்பாட்டு நிலையம் சென்னை மாநகரில் செயல்பட்டு வருகிறது. இரவு பகலாக இந்நிலையம் செயற்படுகிறது. இதன் மூலம் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் கம்பியில்லாத் தந்தி மூலம் தொடர்பு கொள்ள வழி செய்து தரப்படுகிறது. மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்கள் விரைந்த வேகத்தில் மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கண்டுபிடிக்க பொறிகள் வைக்கப்படுகின்றன.

மாநகரில் சாலை விபத்துகளைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் பின்வருமாறு :—

(i) மோட்டார் போக்குவரத்தையும், நடந்து செல்பவர்களையும் ஒழுங்குபடுத்த, சாலைச் சந்திப்புகளில் நடந்து செல்வோர் சாலையைக் கடக்குமிடங்களிலும், போக்குவரத்துக் காவலர்கள் அனுப்பப்படுகின்றனர்: மேம்பாலங்களும் சுரங்கப் பாதைகளும் கட்டப்படுகின்றன.

(ii) சாலைகளிலும், சாலை ஓரங்களிலும் உள்ள கடைகளை அகற்றவும் போக்குவரத்துக் காவலர்கள் ரோந்துப் பணிக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். மாநகரக் காவலர் சட்டத்தின் கீழும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் அவர்கள் வழக்குகளைப் பதிவு செய்கின்றனர்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

(iii) காவலர்கள், சாலை விதிகளை மீறும் வண்டிகளைத் தாங்க ளாகவே நிறுத்துவதில்லை, ஆனால் அவ்வாறு விதிகளை மீறும் வண்டியின் பதிவு எண்ணைக் குறித்துக் கொண்டு தனி அறிக்கையை அனுப்புகின்றனர். அதன் பேரில் வழக்குத் தொடரப்படுகிறது.

(iv) நெரிசல் மிக்க நேரங்களில் பொது மக்கள் சாலையைக் கடந்து செல்லும் இடங்களில் காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர்.

(v) பொதுமக்களுக்குப் போக்குவரத்து விதிகளைப் பற்றி அறிவுறுத்த பிரச்சார வண்டிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) போக்குவரத்து அடையாளக் குறிகள், சாலைகளைப் பயன் படுத்தும் முறை பற்றி சிறுவர் போக்குவரத்து பூங்காவில் பள்ளிச் சிறுவர் களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. ஊர்க்காவல்படையினர், கல்லூரி மாணவர் தொண்டர்களுக்கும் போக்குவரத்துப் பணியில் பயிற்சி அளிக்கப் பட்டு, போக்குவரத்தை முறைப்படுத்தப் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இடங்களிலும் சாத்தியமான இடங்களிலும் சாலை களில் மேம்பாட்டுப் பணி மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

(viii) ஒருவழிப் பாதை, வழி இல்லை, வண்டிகள் இங்கு நிறுத்தக் கூடாது, மெதுவாகச் செல்லவும் போன்ற கட்டுப்பாடுகள் விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக நடைமுறை அனுபவ அடிப்படையில் செயல்படுத்தப்படு கின்றன.

(ix) மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் நெரிசலான சந்திப்புகளில் தானியங்கி போக்குவரத்து விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(x) விபத்துகளைத் தடுக்கும் திட்டவட்டமான நடவடிக்கையாக குடிபோதையில் மோட்டார் வண்டிகள் ஓட்டுவதைக் கண்டுபிடிக்க குறிப் பிட்ட காலத்திற்கு ஒருமுறை சோதனைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(xi) சாலையின் மேற்பரப்பு ஒழுங்காக அமையுமாறு கண்காணிக்கப் படுகிறது.

(xii) கண்ணைக் கூச வைக்காத விளக்குகள், முக்கியமான சாலை களில் நெரிசலைத் தடுக்க போக்குவரத்துத் திட்டுக்கள், புதிய வகைப் போக்கு வரத்து அடையாளர் குறிகள், வீதி விளக்குகள், முக்கியமான இடங்களில் வேகத்தடை ஆகியவை பொருத்தப்படுகின்றன.

TRUTH ALONE TRIUMPHS வாய்மையே வெல்லும் TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

1981 ஏப்ரல் 27]

(X i) அவசியமான இடங்களில் வண்டிகளை மெதுவாகச் செல்ல வைத்தல், குறிப்பிட்ட கால அளவுகளில் அதிகச் சுமையுள்ள வண்டிகள் செல்வதற்குத் தடை செய்தல், முக்கியமான சாலைகளில் ஒரு வழி போன்ற முறைகளைக் கொண்டு வருதல் ஆகியவை செய்யப்படுகின்றன.

(xiv) அலைந்து திரியும் கால்நடைகளைப் பிடிப்பதும் நடைபாதை தடைகளும், கடைகளும் அகற்றப்படுகின்றன.

(xv) நடந்து செல்வோர் சாலையைக் கடக்குமிடங்கள் பேருந்து நிற்குமிடங்கள் ஆகியவை சாலையில் குறிப்பிட்டுக் காட்டப்படுகின்றன.

(XV) சாலை பாதுகாப்பு குறித்த கருத்தரங்குகள் நடத்துதல் பம்பாய், போக்குவரத்துப்பயிற்சி நிலையம் போன்று, போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பணியாளர்களுக்கு சிறப்புப் பயிற்சியும் அளிக்கப்படுகிறது.

(xvii) தவறு செய்யும் ஓட்டுநர்களைத் தண்டிக்கும் வகையில் குறை எழுதும் மதிப்பெண் முறைக்கு 1979 ஆம் ஆண்டு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியது. ஆபத்து ஏற்படக்கூடிய வகையில் வண்டிகளை ஓட்டுபவர்களைக் கண்டறிந்து அவர்களை நீக்குவதே குறை எழுதும் மதிப்பெண் முறையின் நோக்கமாகும். நீதி மன்றங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களுக்கு இது உறுதுணையாக இருக்கும், ஆபத்தான வகையில் ஓட்டாதிருக்க இந்த நடைமுறை அரணாக அமையும், தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு இந்த நடைமுறையின் கீழ் மதிப்பெண்கள் வழங்கப்பட்டு ஆண்டு ஒன்றில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட அளவுக்கு மதிப்பெண்கள் வழங்கப் பெற்றுள்ள ஓட்டுநர் ஒருவரது உரிமம் ஆறு திங்களுக்கு மேற்படாத கால அளவுக்கு தற்காலிகமாக உரிமம் வழங்கும் அதிகாரியால் நிறுத்தி வைக்கப்படுகிறது.

தொலைக்காட்சிமுறை.

அண்ணா சாலை, தந்தை பெரியார் நெடுஞ்சாலையில் (பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலை) போக்குவரத்தைக் கண்காணிக்கவும் கட்டுப்படுத்தவும் போக்குவரத்துத் தொலைக் காட்சி அமைப்பை ஏற்படுத்த அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இச்சாலைகளில் மைய இடங்களில் ஆறு பகுதிகளைக்

கண்காணிக்கும்வகையில் அண்ணா சாலையில் இரண்டும், பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையில் நான்கும் ஆக ஆறு தொலைக்காட்சிப் படக்கருவிகள் இந்த அமைப்பில் இயங்கும். இதன் விவரம் வருமாறு :—

(a) அண்ணாசாலை—

(i) அண்ணா சாலை முதல் ஆடம்சு சாலைவரை.

(ii) அண்ணா சாலை முதல் வாலாஜா முனைவரை.

(b) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலை—

(i) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையிலிருந்து மாலை அங்காடிச் சாலை வரை,

(i) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையிலிருந்து பாடிகாட் சாலை வரை.

(ii) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையிலிருந்து சைடன்காம்ஸ் சாலை வரை:

(iv) பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையிலிருந்து காந்தி-இர்வின் சாலை வரை.

வாடகை வண்டி.

120 cc மோட்டார் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை வாடகை வண்டிகளாக அனுமதிக்கும் செயற் குறிப்பை அரசு ஆராய்ந்தது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் மோட்டார் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதிலும், மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின்கீழ் வரி விதிப்பதிலும் பதிவு செய்தல், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குதல் போன்ற சிக்கலான நடைமுறையைப் பின்பற்ற வேண்டியிருப்பதை அரசு உணர்ந்தது. எனவே இது குறித்து அவசியமான சட்டம் இயற்றப்படும்வரை மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் அதன் கீழுள்ள விதிமுறைகள், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் உரிமம் அளிக்கப்பட்டு 120 cc மோட்டார் பொருத்தப்பட்டுள்ள சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்குப் பொருந்தமாட்டா என ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டன. சென்னை மாநகரில் 120 cc மோட்டார் பொருத்தப்பட்ட 50 சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

1981 ஏப்ரல் 27]

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு ஆற்றும் பணி.

சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர் பயணியாற்றுகிறார். இரண்டு கோட்டங்கள் நமது மாநிலத்தில் உள்ளன. மேற்பார்வைப் பொறியாளர் சென்னையில் செயல்படுகிறார். சென்னைக் கோட்டம், சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியிலுள்ள போக்கு வரத்துப் பிரச்சினைகளைக் கவனிக்கிறது. திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள மற்றொரு கோட்டம் பிற மாவட்டங்களைக் கவனிக்கிறது. வண்டிகளுக்கும், நடந்து செல்வோர்க்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை எளிதாக்குவதற்கும் சாலை வசதிகளை எளிதாக்குவதற்கும் சாலை வசதிகளை அதிக அளவுக்குப் பயன்படுத்திக்கொள்ள போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தவும் வேண்டி போக்கு வரத்து நிர்வாக முறைகளைத் தொடர்ந்து கவனித்து வருவது இப்பிரிவின் நோக்கமாகும்.

போக்குவரத்துப் பிரிவுக் கோட்டம், சென்னை.

மேற்சொன்ன நோக்கத்தைக் கருத்தில்கொண்டு, சாலைச் சந்திப்புகளை மேம்படுத்தல், முக்கிய சாலைச் சந்திப்புகளில் தற்போதுள்ள தானியங்கி அடையாள விளக்குகளை மாற்றி அமைத்தல் ஆகியவற்றை அவசியமாக்கும் பல்வேறு போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் ஆய்வு செய்யப்படுகின்றன. உலக வங்கி திட்டப்பணி தொடர்பாக, செயற்குறிப்புகளுக்கு தனிக் கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. அதற்காக, சாலைச் சந்திப்புகளில் அடையாள விளக்கை அமைப்பதற்குரிய செயற்குறிப்புகள் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. உலக வங்கிக் குழுவின் போக்குவரத்து ஆலோசகர் கேட்டுக் கொண்டபடி பெருவழிகள், சுற்றுச்சாலைகள் குறித்து போக்குவரத்து ஆய்வு நடத்தப் பட்டு விவரங்கள் முடிவு செய்யப்பட்டுவிட்டன. விரிவான போக்குவரத்து நேரடி ஆய்வுப்பணி மேற்கொள்ளப்பட்டு தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத சாலைகள் சந்திப்பிடங்களுக்கும் விபத்துக்கள் அதிகமாக நடக்கும் பகுதிகள் போன்றவற்றில் மேம்பாட்டுப் பணிகளை மேற்கொள்ள கருதப்பட்டுள்ளது.

திருச்சிராப்பள்ளி கோட்டம் :

இக்கோட்டம், சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிக்கு வெளியே ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் உள்ள சாலை வடிவமைப்பு, சாலை சந்திப்புகள், போக்கு வரத்துக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவிகள் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்துதல் மற்றும் போக்குவரத்து தொடர்பான பணிகள் போன்ற போக்குவரத்துப்

பொறியியல் நடவடிக்கைகளை செயற்படுத்தி வருகின்றது. போக்குவரத்து ஆய்வுகள் நடத்தப்பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலைகள் சந்திப்புகளை மேம்படுத்துதல், விபத்து ஏற்படக்கூடிய இடங்கள், நிலவடிவமைப்பினை மேம்படுத்துதல் முதலியவற்றிற்கான செயற்குறிப்புகள் தயாரிக்க இவை தவிர மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருப்பூர் முதலிய நகரங்களை மேம்படுத்துவதற்கான ஒருங்கிணைப்புத் திட்டம் குறித்து அறிக்கைகளும் முடிவு செய்யப்பட்டு விட்டன.

போக்குவரத்து பொறியியல் நிர்வாகப் பிரிவு இது வரையில் மேற்கொண்ட பணிகளின் சாதனை (1980) வருமாறு :—

1	போக்குவரத்து ஆய்வுகள்	304
2	போக்குவரத்து கணக்கெடுப்புப் புள்ளி விவரங்கள் (இடங்கள்) :—	
	தேசிய நெஞ்சாலைகள்	185
	தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலைகள்	1,050
3	போக்குவரத்துத் திட்டமும் (சிலை நிறுவுதல்) விதிமுறைகள்	12
4	போக்குவரத்து நிர்வாக நடவடிக்கைகள்	6
5	அடையாள விளக்கு அமைத்தல்	7
6	விபத்துக்கள் அதிகமான பகுதிகள்	15
7	நிலவடிவமைப்பு மேம்பாடு	14
8	ரோட்டரி செயற்குறிப்புகள்	5

1981 ஏப்ரல் 27]

9 ஒழுங்குபடுத்துதல் 57

10 இணையான சாலை வசதிகள் 8

11 சாலைகளை அகலப்படுத்துதல் 28

12 சுரங்க நடைபாதைகளைச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்துதல் 8

13 பேருந்துகள் நிற்குமிடம் 4

14 சாலைகளுக்கு அடையாளக் குறியிடுதல் 10

இணைப்பு

(231 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

போக்குவரத்து துறை.

கோரிக்கை எண் 40 மற்றும் 53.

சாலை போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1981-82.

1. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வளர்ச்சி.

1. 1 தமிழ்நாட்டில் சென்னை மாநகரில் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் முதன் முதலில் 1947 ஆம் ஆண்டு கொண்டு வரப்பட்டது. 1959-ல் மாநில அரசு 200 கிலோமீட்டருக்கு மேற்பட்ட தொலைவுள்ள வழித்தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை விடத் தொடங்கியது. பின்னர் 1967-ல் 120 கிலோமீட்டரும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித்தடங்களையும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தையும் எடுத்துக்கொள்ள அரசு முடிவு செய்தது. 1971 வரை அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்து நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி அந்த ஆண்டிலிருந்து தொடங்கி, நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பல்வேறு போக்குவரத்துக்

கழகங்கள் ள்ளன, அவை எந்த நாளில் தொடங்கப்பட்டன என்பது, அவை செயல்படும் பகுதிகளும் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	முக்கியமாகச் செயல்படும் பகுதி.	31—1—1981 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1 பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை—			
(அ) பெருநகர்ப் பிரிவு ..	1–1–1972	சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி.	1,766
(ஆ) மாவட்டப் பிரிவு ..	15–9–1975	செங்கல்பட்டு மாவட்டம் ..	481
2 பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.	17–1–1972	மதுரை, இராமநாதபுரம், புதுக்கோட்டை மாவட்டங்கள்.	1,031
3 சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்,	1–3–1972	கோயம்புத்தூர், பெரியார், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	940
4 சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1–3–1972	தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்கள்.	711
5 அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15–2–1473	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்.	489

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

6	கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் நாகர்கோவில்.	1–1–1974	கன்னியாகுமரி, திருநெல்வேலி மாவட்டங்கள்.	662
7	தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக்கழகம், விழுப்புரம்.	16–1–1975	தென் ஆற்காடு, வட ஆற்காடு மாவட்டங்கள்.	387
8	திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம்.	1–4–1980	தமிழ்நாடு முழுவதும். ..	437
			மொத்த ..	6,904

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

2. பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை.

2.1. 1980 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள் அன்றுள்ளவாறு, இம் மாநிலத்தில் மொத்தம் உள்ள 11,822 பேருந்துகளில், அரசுப் போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் 6,880 பேருந்துகளை இயக்கின. பொதுத் துறையில் இயக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் சதவீதம் 58 ஆகும். பொது மக்கள் போக்கு வரத்து ஏற்பாட்டினை உடைமையில் எடுத்துக் கொண்டு அதனை நிர்வகிப்பது என்பது அரசின் ஒப்புக்கொண்ட கொள்கையாகும். ஆனால், பேருந்துப் பணிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகளை விரிவுபடுத்துவதும் கிராமப்புறத்தில் அதிக அளவில் மேற்கொள்ளப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கப்படுவது தொடர்பாக நமது அணுகுமுறை மிகத் தெளிவானதாகும். கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள இலட்சக் கணக்கான மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதே அரசின் தலையாய நோக்கமாகும். நெடுஞ்சாலைகளில் வரையறுத்த வழித்தடங்களிலிருந்து தற்போதுள்ள பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளை விடுவதால் மட்டும், பயணிகளுக்குக் கணிசமான வசதிகளை அளித்ததாகக் கூறமுடியாது. முழு அளவில் பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் வரை, விரும்பத்தகாத போட்டியை தவிர்க்க இயலும் வகையில், குறிப்பாக, பெட்ரோலிய உற்பத்திப் பொருட்கள் செலவு அதிகரிப்பும், பேருந்து அடிப்பட்டம் பற்றாக் குறையும் நிலவுவதைக் கருத்தில் கொண்டு, அரசுத் துறையும் தனியார் துறையும் பேருந்துகளை விடுவதற்கான பகுதிகள் இன்னவையென வரையறுப்பது அவசியமாகிறது.

3. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை.

3.1. திட்ட சாதனை:

3.1.1. பயணிகளுக்குச் சேவை செய்வதை நோக்கமாகக் கொண்டு, திறமையான, ஒருங்கிணைந்த, சிக்கன முறையிலான போக்குவரத்துப் பணியை நல்குவது மாநிலத்தில் உள்ள எட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொறுப்பாகும். இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிதியாண்டில் (1980—81) 1981 சனவரி இறுதிவரை, மொத்தம் சுமார் 29 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,200 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 693 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன: 507 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடுவதற்காகவும் ஏற்கனவே உள்ள வழித்தட பேருந்துகளோடும் சேர்க்கப்பட்டன. இதுவரை பேருந்துகள் சென்றிராத

TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

சுமார் 10 இலட்சம் மக்கள் தொகை கொண்ட பகுதிகளில், மொத்தம் 314 கிராமங்களுக்கு இப்பேருந்துகள் புதிதாக விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலைதூர இடங்களுக்கு 90 சிறிய பேருந்துக்களையும், குறுஞ்சக்கரப் (short wheel base) பேருந்துகளையும் இக்கழகங்கள் நடத்துகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் விரயத்தில் செயல்பட்ட போதிலும், கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின்றன. கிராம மக்கள் காய்கறி, உணவு தானியங்கள், பால் போன்ற விற்பனை செய்யத்தக்க பொருட்களை எடுத்துச் செல்ல உதவும் பொருட்டு "அங்காடிப் பேருந்துகள்" விடவும் பரிசோதனையாகத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. நகர்ப் பகுதிகளில் இருந்து நெடுந்தொலைவிலுள்ள கிராமப் பகுதிகள் பலவற்றிற்கு பேருந்து வசதிகள் அளிக்கும் பொருட்டு, நகர்ப் பேருந்துப் பணிக்கான வழித்தடத் தொலைவு 25 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 30 கிலோ மீட்டராக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

3.2. நிதி நிலை :

3. 2. 1. 1978—79, 1980—81 ஆம் ஆண்டுகளில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், வரி விதிப்பிற்குமுன், முறையே ரூபாய் 8.76 கோடி ரூபாய் 6.67 கோடி இலாபம் ஈட்டின. (மோட்டார் வண்டிகள் மீதான கூடுதல் மேல்வரி விதிப்பிற்கு முன்), இக்கழகங்கள் 1980—81 ஆம் ஆண்டில், ஏப்ரல், மே ஆகிய இரு திங்களில் நியாயமான ஆதாயமாக ரூபாய் 1.50 கோடியைப் பெற்றன. ஆனால், 8—6—1980 லிருந்து மத்திய அரசு டீசல் எண்ணெயின் விலையை லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 1.65 லிருந்து ரூபாய் 2.75 ஆக உயர்த்தியதாலும், இயந்திர எண்ணெயின் விலையை, லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 7.80 லிருந்து ரூபாய் 10.15 ஆக உயர்த்தியதாலும் அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் பேரிழப்படைந்தன. டீசலின் விலை உயர்ந்த காரணத்தால், டீசலின் போக்குவரத்துச் செலவும் அதிகரித்தது. உதிரிப் பாகங்கள் ஏனைய இரும்புப் பொருட்களின் விலையும் உயர்ந்தது. டயர் ஒன்றின் விலை ரூபாய் 1,600 லிருந்து ரூபாய் 2,500 ஆக உயர்ந்தது. பேருந்து அடிச் சட்டத்தின் விலை ரூபாய் 1,52,000 லிருந்து ரூபாய் 1,73,000 ஆகவும், பேருந்து மேற்கூட்டின் விலை ரூபாய் 50,000 லிருந்து ரூபாய் 73,000 ஆகவும் உயர்ந்தது. 1—9—1980-லிருந்து அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் ஊதியம் கணிசமான அளவிற்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அனைத்துப் பேருந்துக்ளிலும் ரூபாய் 3.3 கோடி மொத்த செலவில், நிரந்தர மின்னணுவியல் வேகக்கட்டுப்பாட்டுக் கருவிகளைச் சட்டப்படி பொருத்த வேண்டியிருந்தது :

இதற்கு முன்பணங்கள் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. மேற்சொன்ன செலவுப் பொறுப்புகள் அனைத்தையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிறைவேற்ற வியலும் பொருட்டும், அதே சமயம் தொடர்ந்து பொது மக்கட்குத் தடை யற்ற முறையில் பணி புரிந்து வரவியலும் பொருட்டும் 1—11—1980-லிருந்து போக்குவரத்துக் கட்டணத்தைத் திருத்தியமைக்க மாநில அரசு முடிவு செய்தது. மாநகர, நகரப் பேருந்துகளில் குறுகிய தூரம் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் போக்குவரத்துக் கட்டணங்கள் மிகவும் உயர்ந்து விட்டதாகக் கருதப்பட்டதால் 17—11—1980-லிருந்து கட்டணத்தைக் குறைக்குமாறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டன. 1981 ஜனவரியில் மத்திய அரசு உருக்கின் விலையை மேலும் 20 சதவீதம் உயர்த்தியது. மறு படியும் 13—1—1981-ல் டீசல் எண்ணெய், மசகு எண்ணெயில் பெரும் விலை உயர்வை மற்றொரு முறை அறிவித்தது. இம் மாநிலத்தில் டீசல் எண்ணெ யின் சராசரி விலை லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 2.66 ஆகவும், இயந்திர எண்ணெயின் சாசரி விலை லிட்டர் ஒன்றுக்கு ரூபாய் 10.60 ஆகவும் உயர்ந் துள்ளது. 1979—80-ல் ரூபாய் 6.67 கோடி ஆதாயம் அடைந்த போக்கு வரத்துக் கழகங்கள், 1981 சனவரி இறுதிவரையில் கிட்டத்தட்ட ரூபாய் 10.67 கோடிக்கு இழப்படைந்துள்ளன. அவை அரசிடமிருந்து நிதி உதவியளிக் கும் ஏனைய நிறுவனங்களிடமிருந்தும் பெருமளவு கடன் பெற்றுள்ளன. உற்பத்தியாளர்கள் அளிக்க முன்வந்த பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் (Chassis) அனைத்தையும் இவற்றால் பல சந்தர்ப்பங்களில் பெற்றுக்கொள்ள முடிய வில்லை. சென்ற மூன்றாண்டுகளில் இந்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங் களில் "சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகம்" எனப் பெயர் பெற்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொருளாதார வகையில் கட்டுபடியாகாத கட்டண வீதத்தால் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அண்டை மாநிலங்களிலுள்ள பேருந்துக் கட்டணங்களை விட இம்மாநிலத்தின் பேருந்துக் கட்டணம் மிகக் குறைவாக உள்ளது. எடுத்துக்காட்டாக, கருநாடக மாநிலத்தில் பயணி ஒருவர் 500 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு விரைவுப் பேருந்தில் பயணம் செய்ய 60 ரூபாயும், ஆந்திர மாநிலத்தில் 50 ரூபாயும், கேரளத்தில் 40 ரூபாயும் கொடுக்கிறார். ஆனால், தமிழ் நாட்டில் அவர் ரூபாய் 31-25 மட்டுமே கொடுத்தால் போதுமானது. அவ்வாறே, சாதாரண வெளியூர் பேருந்து ஒன்றில் 200 கிலோ மீட்டர் பயணம் செய்ய, கருநாடகத்தில் 16 ரூபாயும், ஆந்திர மாநிலத்தில் 16 ரூபாயும், கேரளத்தில் 14 ரூபாயும் கட்டணமாக இருக்க, தமிழ்நாட்டில் ரூபாய் 12.50 மட்டுமே கட்டணமாக உள்ளது. நகரப் பேருந்துகளில் 30 கிலோ மீட்டர் பயணம் செய்ய, பயணி ஒருவர் கருநாடகத் தில் ரூபாய் 2.40-ம் கேரளத்தில் ரூபாய் 1.95-ம் ஆந்திராவில் ரூபாய் 1.70-ம் தமிழ் நாட்டில் ஒரு ரூபாயும் கொடுக்கிறார். இம்மாநிலத்தில் பயணக்

1981 ஏப்ரல் 27]

கட்டணம் குறைவாக நிர்ணயிக்கப்பட்டிருப்பதாக மத்தியத் திட்டக் குழு குறை கூறியுள்ளது. மேலும், பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலையும், உதிரிப்பாகங்களின் விலையும், ஏனைய துணைப் பொருட்களின் விலையும் உயர்ந்திருப்பதையும் ஒதுக்கிவிட முடியாது. அண்மையில் வெளியிடப்பட்ட இரயில்வே வரவு—செலவுத் திட்டப்படி, இரயில்வே சரக்குக் கட்டணத்தின் மீது 15 சதவீதம் மேல்வரி விதிக்கப்பட்டதால் அனைத்துப் பொருட்களின் விலையும் மேலும் உயரலாம். பேருந்துகள்தான் சாதாரண மக்களுக்குப் பயன்படும் போக்குவரத்துச் சாதனம் என்பதையும் எனவே பேருந்துக் கட்டணத்தை முறையற்ற வகையில் உயர்த்தலாகாது என்பதையும் இந்த அரசு நன்கு உணர்ந்துள்ளது. ஆனால் பொதுமக்கள் போக்குவரத்து நலனைக் கருத்தில் கொண்டு, இழப்புகளை நீக்க, அல்லது குறுகிய கால செலவு ஏற்றத் தாழ்வுகளை உள்ளடக்க வேண்டியதோடு மட்டுமல்லாது, பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்கவும், பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை உரிய காலத்தில் வாங்கவும், போதிய நிதி ஆதாரங்களைத் தன்னுடைய வருவாயிலிருந்து பெறுவதற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இயலும் வகையில், கட்டுப்படியாகக் கூடிய கட்டண வீதத்தை விதிக்க வேண்டியிருப்பதையும் அரசு உணர்ந்துள்ளது. எனவே, கிராமப் பகுதிகளில் போதிய அளவு போக்குவரத்து வசதியை பெருக்கும் நோக்குடனும், நகரங்களில் பயணிகள் நெரிசலைக் குறைக்கும் நோக்கத்துடனும் நியாயமான அளவிற்குப் பேருந்துக் கட்டண உயர்வை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்பதில் ஐயமில்லை.

சென்னை மாநகர் பணிகளும், உலக வங்கித் திட்டங்களும்:

3. 2. 2. சென்னை மாநகரில் பயணிகள் நெரிசலைக் குறைக்கும் நோக்குடன், சென்னை நகரப் பகுதி வளர்ச்சி இரண்டாம் திட்டத்திற்கு நிதி உதவி கேட்டு உலக வங்கியுடன் உடன்பாடு ஒன்று செய்யப்பட்டது. 285 பேருந்துகளைப் பெறுகின்ற முதல் திட்டம் திட்டமிடப்பட்ட காலத்திற்கு முன்பே நிறைவேறியது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயற்படுவது குறித்து (பெருநகர்) உலக வங்கி பெரிதும் நிறைவுகொண்டது: இதனைப் பாராட்டும் வகையில், பேருந்து மேற்கூடுகள், உதிரிப் பாகங்கள் உட்பட 20 மேம்பட்ட வகைப் பேருந்துகளை வாங்க முதல் திட்டத்தில் எஞ்சியுள்ள தொகையான ஒரு கோடி ரூபாயைப் பயன்படுத்திக்கொள்ள உலக வங்கி பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அனுமதித்திருக்கிறது. இரண்டாவது திட்டத்தில் ரூபாய் 12.6 கோடி செலவில் 555 பேருந்துகளையும், உதிரிப் பாகங்களையும் வாங்கவும் பணி மனைகள் போன்றவைகளைக் கட்டவும் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. பேருந்து இயக்கச் செலவை விட, ஐந்து

சதவீதமாவது வருவாய் பெறவேண்டும் என்னும் நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு 555 பேருந்து அடிச்சட்டங்களை வாங்க உலக வங்கி நிதி உதவி அளிக்க முன் வந்திருக்கிறது. இந்நிபந்தனையை நிறைவு செய்யவும், மாநகரப் போக்கு வரத்துக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டியது தவிர்க்க முடியாததாகும்.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள் செய்து கொடுத்தல் :

4. 1. பேருந்து நிறுத்துமிடங்களில் 1978—79 ஆம் ஆண்டில் 402 கொட்டகைகளும், 1979—80-ல் 285 கொட்டகைகளும் கட்டப்பட்டன. இவ்வாண்டில் 1981 சனவரியிலிருந்து 278 கொட்டகைகளும் கட்டப்பட்டுள்ளன. இன்னும் பல கட்டப்பட்டு வருகின்றன. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் கொடைக்கானலிலும், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டிச்சேரி யிலும் புதிய பேருந்து நிலையங்களைக்கட்டி வருகின்றன.

4. 2. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கும், சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கும் விடப்பட்டிருக்கின்ற குளுமை இனிமைப் பேருந்துகளில் தொலைக் காட்சிப் பெட்டியும், சிறிய திரைப்படம் காட்டும் கருவியும் (A.C. Bus with Video Tape Television) உள்ளன. இவை தவிர, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 70 மித விரைவு—சொகுசுப் பேருந்துகளையும் குளுமை வசதி செய்யப்படாதவை) இயக்கிவருகிறது.

5. சமூக நலப் பணிகள் :

5.1. அரசுப் பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகள் மருத்துவ சிகிச்சை பெறுவதற்காகப் பயணம் செய்யும்போது கட்டணச் சலுகை அனுமதிக்கப் பட்டிருக்கிறது. சென்னை நகரில் பார்வை இழந்தோர் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது; மற்ற நகரப் புறங்களிலும் அவர்கள் மருத்துவமனை, தொழிற்சாலை மற்றும் பள்ளிக்கூடங்கள் ஆகிய வற்றிற்குக் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள் ளது. சென்னை நகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள், குறிப்பிட்ட ஓரிடத் திலிருந்து பிறிதொரு இடம் வரை அதாவது வசிக்குமிடத்திலிருந்து பள்ளி கள் மருத்துவமைனைகளுக்கு—சென்று திரும்பும் வகையில் கட்டண மில்லாமல் பயணம் செய்யும்பொருட்டு அவர்களுக்கு இலவசப் பயண அனு மதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. பேருந்துப் போக்குவரத்துக் கட்ட ணம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளபோதும், மாணவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகைப் பயணக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட வில்லை. சென்னை மாநகரில் மாணவர் ஒருவர் 15 ரூபாய் மட்டுமே கட்டணம் செலுத்தி ஒருமுனையிலி ருந்து பிறிதொரு முனைக்குச் செல்லும் பயணச் சீட்டைப் பெற்று திங்கள்

ஒன்றுக்கு 120 முறை பயணம் செய்யலாம். கிராமப் பகுதியிலுள்ள பள்ளி கல்லூரி மாணவர்களுக்கும் 33½ சதவீதம் பயணக் கட்டண சலுகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு செலவாகும் தொகையில் ஒரு பகுதியை "சமுதாயத்திற்காகும் செலவாகக்" கருத இவ்வரசு தீர்மானித்துள்ளது. நெரிசல் நேரங்களில், பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைக்காக, அவர்கள் பயணம் செய்யும் வகையில் கணிசமான அளவில் அவர்களுக்கென்று தனியாக "மகளிர், சிறுவர் மட்டும்" பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இவ்வாறு விடப்படும் "மகளிர், சிறுவர் மட்டும், பேருந்துகளை நடத்திச் செல்ல, பெண் நடத்துநர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். நெரிசல் நேரங்களில் கால தாமதத்தைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு சில தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் செல்லும் பேருந்துகளில், சோதனை நடவடிக்கையாக இரு நடத்துநர்கள் பணி புரிகின்றனர். பத்திரிகையாளர்கள் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் கட்டணமின்றி பயணம் செய்ய அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளனர். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு மட்டுமே கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய இதுவரை சலுகை அளிக்கப்பட்டு வந்தது. இச்சலுகை, தற்போது உறுப்பினரின் கணவர்/மனைவி உடன் பயணம் செய்யும் பொழுது அவருக்கும் அளிக்கப்படும் வகையில், நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில், மாநிலத்திற்குள்ளும், மாநிலத்திற்கு வெளியேயும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும், எங்கு வேண்டுமானாலும் அவர்கள் பயணம் செய்யலாம்.

6. பொதுமக்களுக்குத் தனிச் சேவைகள் :

6.1. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு பொருட்காட்சிகள் திருவிழாக்களையொட்டி மாநிலப் போக்கு வரத்துக் கழகங்களில் தனி ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு போதிய அளவில் கூடுதல் தனிப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஒழுங்காகவும் சீராகவும் நடைபெற ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக தேவைப்படும் இடங்களிலெல்லாம் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர் வசதிகளும், கழிப்பிட வசதிகளும் செய்து தரப்படுகின்றன. மதுரையில் நடைபெற்ற 'வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க' ஐந்தாம் உலகத் தமிழ் மாநாட்டில் பங்கேற்றவர்கள்; பார்வையாளர்கள், திரளாக வந்த பொதுமக்கள் எனப் பலவகையிலும் குழுமிய மக்கள் கூட்டத்தால் போக்குவரத்து நெரிசலும் தடையும் ஏற்படாத வகையில் அவர்களை விரைந்து ஏற்றிச் செல்ல எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்றுபட்டு சிறப்பாக பணி புரிந்தன. இம்மாநாட்டையொட்டி, ஊர்வலத்தில் விடப்பட்ட

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1981 எப்ரல் 27

அலங்கார ஊர்திகள், அசையா நிலைக் காட்சி விளக்க மெய்பாடு (Float Tableaux) போன்றவற்றிற்குத் தேவையான அளவில் பேருந்து அடிசட்டங்கள், மேடைகளுடன் கூடிய பேருந்துகளை இக்கழகங்கள் வழங்கின. கர்நாடக மாநிலத்தில் சிராவணபெலகோலாவில் அருள்மிகு கோமதஸ்வரர் ஆலயம் ஆயிரமாவது ஆண்டு விழாவிற்கு வந்து செல்லும் பக்தர்களின் சௌகரியத்தை முன்னிட்டு தமிழ் நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒன்று சேர்ந்து சுமார் 150 பேருந்துகளை இயக்கின. பொது மக்கட்கு இன்னலும் துன்பமும் ஏற்பட்ட தருணங்களிலும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிலைமைக்கேற்பத் துயர் தணிப்பு அளிக்கும் வகையில் எழுச்சி கொண்டு பணியாற்றியுள்ளன. அண்மையில் வாணியம்பாடியில் நிகழ்ந்த மிகக் கொடிய இரயில் விபத்தின்போது வாணியம்பாடிப் பகுதிக்கு அருகில் அமைந்த போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் தம்மிடம் அப்போதிருந்த பேருந்துகள் அனைத்தையும் உடனடியாக விபத்து நடந்த இடத்திற்கு விரைந்து அனுப்பி வைத்தன. அங்கு அல்லலுற்ற அவல நிலையிலிருந்த இரயில் பயணிகளையும் விபத்தில் காயமடைந்திருந்த பயணிகளையும் அவர்கள் சேர வேண்டிய இடங்களுக்கும் மருத்துவ மனைகளுக்கும் கொண்டு சேர்க்கும் பணியில் ஈடுபட்டன. இவ்வாறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆற்றிய பணி அனைவரின் போற்றுதலையும் பெற்றது.

6. 2. பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் வசதிக்காக 10 நாட்களுக்கு முன்னதாகவே இட ஒதுக்கீட்டுக்காகப் பதிவு செய்து கொண்டு பயணம் செய்ய திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் எல்லாப் பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும், பேருந்துப் போக்கு வரத்துப் பயண முனைகளிலும் வகை செய்துள்ளது. இத்துடன் முக்கிய வழித் தடங்களில் இடைப்பட்ட இடங்களில் ஒதுக்கீட்டு முறையை அடிப்படையாகக் கொண்டு இட ஒதுக்கீடுகள் செய்யப்படுகின்றன.

6. 3. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோயில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பெரிய பேருந்து நிலையங்களில் பயணிகள் காத்திருக்கும் இடங்களைப் (கழிப்பிட வசதிகளுடன் கூடியவை) பராமரித்து வருகின்றது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி மதுரை ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பேருந்து நிலையங்களில் சிற்றுண்டி நிலைய வசதிகளும் உள்ளன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர் சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் பயணிகளுக்கென்று ஓய்வறை மற்றும் பயணப் பொருட்களின் காப்பறை ஆகிய வசதிகளும் உள்ளன. சென்னைக்குப் பயணிகள் சூழலாக

1981 ஏப்ரல் 27]

வரும்போது அவர்களுக்கு பயன்படக்கூடிய வகையில் துயிலிட வசதிகளும் உள்ளன.

6. 4. மாநிலத்திலுள்ள எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், தங்களிடம் தேவைக்கு அதிகமாக உள்ள தொகையைச் சுற்றுலா வளர்ச்சிப் பணிக்காக செலவிடும் பொருட்டு, அனைத்து மாவட்டங்களிலும் மாவட்ட மகிழ்வுலா நிலையங்களைத் தோற்றுவித்து அங்கு வண்டிகள் நிறுத்திவைக்கும் இடங்கள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வெடுக்குமிடங்கள், போன்ற வசதிகள் செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

6.5. விபத்துக்களின் போதும், வண்டிகள் பழுதடைந்துவிடும் போதும் விரைந்து சென்று உதவியளிக்க வகை செய்யும் பொருட்டு, வான்வழிச் செய்தித் தொடர்பு மூலம் செய்திகளை உடனுக்குடன் தெரிவிக்கும் வகையில் எல்லா விரைவுப் பேருந்துகளிலும் வான்வழிச் செய்தி தொடர்பு கருவிகள் இணைக்கப்பட்டு வருகின்றன.

6.6. பழனி ஆலயத்திற்கு வழிபட வரும் பயணிகளுக்காக சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், இரண்டு இழுவை இரயில் வண்டிகளை அன்பளிப்பாக வழங்கியுள்ளது.

6.7. அந்தமான் தீவில் பேருந்துப் போக்குவரத்தை சீரமைத்து அபிவிருத்தி செய்வதற்கு மத்திய அரசு, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆலோசகர்களாக தேர்ந்து எடுத்திருக்கின்றது. இதன் அடிப்படையில் அந்தமான், நீக்கோபார் மத்திய அரசு நிறுவனம் இக்கழகத்திற்கு பேருந்து கூடுகள் கட்டுதல், அந்தமான் தீவில் பேருந்து பணிமனைகள், நிலையங்கள் கட்டுதல், அங்கு வேலை பார்க்கும் போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கு பயிற்சி அளித்தல் முதலிய வேலைகளை ஒப்படைத்திருக்கிறது.

7. சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல் :

7.1. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும், தக்க பாதுகாப்புடன் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கும், மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பெருமளவில் நடவடிக்கைகள் மேற்கொண்டதன் விளைவாக, கடந்த ஆண்டில் நடைபெற்ற விபத்து விதத்தைக் காட்டிலும், இந்த ஆண்டில் நடந்துள்ள விபத்துக்களின் விதம் பெருமளவில் குறைந்துள்ளது. கடந்த ஆண்டில் 1 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் 1.8 ஆக இருந்த விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை இந்த ஆண்டில் 0.82 ஆகக் குறைந்துள்ளது.

[1981 ஏப்ரல் 27

7.2. விபத்து இல்லாமல் பேருந்தை நல்ல முறையில் ஓட்ட வேண்டும் என்ற உணர்வை ஓட்டுநர்களின் மனதில் தோற்றுவிக்கும் பொருட்டு, விபத்தின்றி ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்களுக்குப் பரிசளிக்கும் திட்டம் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நடைமுறையில் உள்ளது. இத்திட்டம் தற்போது பரிசுகள் அளிக்கப்படும் வகையில் திருத்தி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. திருத்தியமைக்கப்பட்ட திட்டத்தின்படி, விபத்து இல்லாமல் ஓராண்டு காலத்திற்குப் பேருந்து ஓட்டும் வருக்கு ரூ. 100 பரிசாக அளிக்கப்படுகிறது. அடுத்த ஒவ்வொரு விபத்தில்லா ஆண்டிற்கும் ரூ. 25 அதிகப்படியாக வழங்கப்படுகின்றது. இதன் மூலம் ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை விபத்தின்றி ஓட்டும் காலமும் அதிகரிக்கின்ற அளவிற்கு பரிசுத் தொகையும் கூடுதலாகக் கிடைக்கின்றது.

பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஆண்டுகளின் எண்ணிக்கை.	பரிசுத் தொகை (ரூபாயில்)
(1)	(2)
1 ஆண்டு	100
2 ஆண்டுகள்	125
3 ஆண்டுகள்	150
4 ஆண்டுகள்	175
30 ஆண்டுகள்	3,000

7.3. லேசு ரக வண்டிகள், லாரிகள் போன்ற வருவாய் ஈட்டித் தராத வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களுக்கும் மேற்சொன்ன பரிசுத் தொகை சற்று குறைந்த அளவில் வழங்கப்படுகிறது.

7.4. பெரும்பாலான விபத்துக்கள் வாகனங்களை தவறான முறையில் ஓட்டுவதால் ஏற்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்க முறையான பள்ளி எதும் இல்லாததால் லாரிகளை ஓட்டக் கற்றுக் கொண்டவர்களை அந்த மாதிரி கனரக வாகனங்களை ஓட்டுவதில் அவர்களுக்குள்ள அனுபவத்தை வைத்துப் பேருந்துகளில் ஓட்டுநர்களாக நியமிக்கப்பட்டு வந்தனர். இந்த ஓட்டுநர்கள் அவர்கள் முன்பு "டிராக்" ஓட்டியபோது உண்டான பழக்கங்களுடன் பேருந்தை ஓட்டுகின்றனர். சிறந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் எண்ணத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் ஆதரவின்கீழ் ஓட்டுநர் ... திட்டம் ஒன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்

1981 ஏப்ரல் 27]

திட்டத்தின்படி தேவையான உடற்கட்டும் பள்ளியிறுதித் தேர்வுக் கல்வித் தகுதியும் பெற்றுள்ளவர்களும் வாகனங்களை ஓட்டத் தெரியாதவர்களுமான இளைஞர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு 22 வாரங்களுக்கு சாதாரண கனரக வாகனங்களை ஓட்டுதல், மோட்டார் இயந்திரவியல், பொதுமக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி ஆகியவற்றில் அவர்களுக்கு நன்கு பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. இந்தப் பயிற்சிக்குப் பிறகு, இவர்களை மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலையில் சேர்த்துக் கொள்வது பற்றி பரிசீலிக்கப்படும். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை வழங்கும் பொருட்டு தாயகம் திரும்பியவர்க்கும், உள்ளூர் மக்களுக்கும் பயிற்சி அளிப்பதற்காக கும்மிடிபூண்டியில் உள்ள கனரக வாகன இயந்திரக் கம்மியர்-ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையத்தைச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் எடுத்துக்கொண்டுள்ளது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றைத் தொடங்கியுள்ளது. விபத்துக்களுக்கான காரணங்கள், அவற்றைத் தடுக்கும் முறைகள் குறித்து ஓட்டுநர்களுக்கு அறிவுறுத்தும் பொருட்டு, பல கழகங்களில் வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

7.5. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் தீ விபத்துக்களினால் ஏற்படும் சேதத்தைக் குறைப்பதற்காக தீ அணைப்புச் சாதனங்களுக்கும் வகை செய்யுமாறு கட்டளையிடப்பட்டுள்ளது.

7.6. பொது, தனியார் கனரக வண்டிகளுக்கு ஓட்டுநர்களைப் பயிற்சியளிப்பதற்காக, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்களின் நிர்வாகத்தின்கீழ் மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்திலும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை அமைப்பது குறித்த புதிய திட்டம் பரிசீலனையில் உள்ளது.

7.7. பேருந்துகளில், பயண வேகம், காலம், தொலைவு நிறுத்தங்களை வரைந்து காட்டும் கருவி பொருத்தப்படுவதால், அதிகாரிகள், ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை அதிவேகத்துடன் இயக்குவதையும் அனுமதியின்றி பேருந்துகளை நிறுத்துவதையும் கண்டறிய முடிந்தது. ஆனால், இது சரியான நடவடிக்கையாக மட்டுமே இருந்ததேயொழிய தடுப்பு நடவடிக்கையாக இல்லை. வரையறுக்கப்பட்ட வேகத்திற்கு மேல் எஞ்சினை இயக்கும்போது எரிபொருள் செல்வதைத் தாமாகவே நிறுத்திவிடும் பின்னசை வேக கட்டுப்பாட்டுக் கருவியை அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் பொருத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. தேவைப்படும் அளவுக்கு அந்த இயந்திரங்களுக்குத் தேவைக் குறிப்பு ஆணைகள் அனுப்பப்பட்டுள்ளன. அவை வழங்கப்பட்ட எல்லாப் பேருந்துகளிலும் அந்த இயந்திரங்கள் பொருத்தப்பட்டு வருகின்றன.

7.8. விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்கும் வகையில் இறந்தவர்களுக்கு ரூபாய் ஆயிரமும் காயம் அடைந்தவர்களுக்கு எந்த அளவுக்குக காயம அடைந்துள்ளனா என்பதை வைத்தும் தொகையளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து நிதி உதவி அளிக்கப்படுகிறது. இத் திட்டம், போக்குவரத்து ஆணையாளரால் மாவட்டம் ஆட்சித் தலைவர்கள் மூலமாக நிர்வகிக்கப்படுகிறது.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கை :

8.1. தங்களது வாடிக்கையாளர்களுக்குப் பணி செய்வதுடன், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொழிலாளர் நலனிலும் அதிக அக்கறை காட்டுகின்றன.

8.2. எல்லாக் கழகங்களிலும் செயலிலுள்ள "நீண்ட கால சம்பளத் திட்டம்", பல்வேறு கழகங்களுக்கு இடையே ஒரே மாதிரியான சம்பள அமைப்பு, அகவிலைப் படி, விடுப்பு விதிகள், மருத்துவ வசதிகள் முதலியன இருப்பதற்கு வகை செய்கின்றது. இத்திட்டம் மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இதற்கு முன்னிருந்த பல்வேறு சம்பள நிலைகளைச் சீரமைத்துள்ளது. தொழிலாளர்களின் தகுதி, அனுபவம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் பல்வேறு நிலைகளில் தற்போதுள்ள சம்பள விகிதங்களுக்குப் பொருந்துமாறு வகை செய்கிறது.

8.3. இத்திட்டம் பணி உயர்வுக்குப் போதிய வாய்ப்பு இன்றி தொழிலாளர்கள் மனச்சோர்வு அடையாமல் இருக்க வகை செய்கிறது. இத் திட்டத்தின் கீழ் 30 ஆண்டுகள் பணி செய்த தொழிலாளி தன்னுடைய பணியைத் திறமையாகவும் நிறைவுள்ள முறையிலும் செய்திருந்தால், பணிக்காலம் முழுவதும் படிப்படியாக ஊதிய உயர்வு பெற்று குறிப்பிட்ட பதவிக்கு உயர வாய்ப்பு உள்ளது.

8.4. பணி நிலைமைகள், அதாவது அகவிலைப் படி, வீட்டு வாடகைப் படி, நகர் ஈட்டுப்படி, கிராமப்புறப்படி, சுகாதாரப்படி, விடுப்பு, மருத்துவ வசதிகள் போன்றவையெல்லாம் அனைத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இருக்குமாறு செய்யப்பட்டுள்ளது.

8.5. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர் அனைவரும் பயன் பெறத்தக்க வகையில் தகுந்த ஊக்கத் திட்டங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. இவை கீழ்க்கண்ட நோக்கங்களை அடைவதற்காக உள்ளன :—

(அ) பணியாளர் அதிக சம்பளம் ஈட்டுவதற்கு வாய்ப்பளித்தல் ;

1981 ஏப்ரல் 27]

(ஆ) அரசுப் போக்குவரத்துப் பணியாளர்கள் தங்களின் நன்னடத்தைச் சார்ந்த சிறந்த பணியின் மூலம் பொது மக்களுக்கு நன்மை செய்தல்;

(இ) தொழிலாளர்களின் வேலை திறத்தை உயர்த்தி அதிக ஆதாயம், குறைந்த செலவு ஆகியவற்றின் மூலம் கழகங்கள் பயன்பெறுதல்.

8.6. பயணக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்ட போதிலும், வசூல் படியின் சதவீதம் அதற்கேற்றாற்போல் குறைக்கப்படவில்லை; ஆனால், அதிகப்படியான வருவாயில் தொழிலாளர்களுக்கும் பங்கு கிடைக்கும் வகையில் அது நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

8.7. ஊதிய ஒப்பந்தம்:

8.7.1. ஊதியம் குறித்து புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழிலாளர்களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இது, 1980 செப்டம்பர் 1 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்துள்ளது. முந்தைய சம்பள வீதங்கள் இந்த ஒப்பந்தத்திற்குப் பின்னர் உள்ள தற்போதைய சம்பள வீதங்கள் ஆகியவற்றில் சில கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

பதவித் தரம்.	1–9–1980-க்கு முன்னர் இருந்த சம்பள விகிதம்.	1–9–198 -க்குப் பின்னர் உள்ள சம்பள விகிதம்
(1)	(2)	(3)
காவலாள் ..	140–3–170–4–190–5–205	300–5–375
நடத்துனர்/ ஓட்டுநர். ..	175–5–240	330–5–380–10–430
இளநிலை உதவியாளர். ..	220–5–260–10–360	380–10–530
உதவியாளர் ..	285–10–385–15 460.	450–10–550–15 625.
	360–15–510	550–20–650–25–775–30–925.
கண்காணிப்பாளர்.	410–15–485–25 685.	590–15–675–25 915.
பிரிவு அலுவலர்	560–26–760	740–30–890–40 1,250

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

ஊதியத்தில் குறைந்த அளவு உயர்வு ரூ. 65 ஆகும். உயரளவு ரூ. 130 ஆகும். இதுவரையில் வழங்கப்பட்ட வரையறுக்கப்பட்ட, மாறுபடும் அகவிலைப் படிக்குப் பதிலாக அகவிலைப் படி, காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் சராசரி விலைக் குறியீட்டெண் 360 புள்ளிகளுக்கு மேற்படும் ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் ரூ. 1.30 என்ற விதத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு அனைத்திந்திய நுகர்வோர் விலைக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் வழங்கப்படுகிறது. வீட்டு வாடகைப் படி, சென்னை ஏனைய மாவட்டத் தலைமையிடங்கள், மாநகராட்சித் தலைமையிடங்கள் ஆகிய இடங்களிலும் வசிப்பவர்களுக்கு 15 சதவீதத்திலும், ஏனைய இடங்களில் வசிப்போர்க்கு 12 சதவீதத்திலும் அளிக்கப்படுகிறது. நகர ஈட்டுப் படி, சென்னை மாநகரில் உள்ளோர்க்கு 8 சதவீதத்திலும், மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய இடங்களில் உள்ளோர்க்கு 5 சதவீதத்திலும் அளிக்கப்படுகிறது. ஏனையோருக்கு 5 சதவீத "கிராமப் புறப் படி" அளிக்கப்படுகிறது. சுகாதாரப் படி, சம்பளம், மற்றும் அகவிலைப் படியில் 4 சதவீதம் அளிக்கப்படுகிறது. ஆனால், உயரளவு ரூ. 40-க்கு உட்பட்டதாகும். சலவைப் படி திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 6 லிருந்து ரூ. 8 ஆக உயர்த்தப் பட்டுள்ளது. மலைவாழ்வுப் படி, அடிப்படை சம்பளத்தில் 5 சதவீதத்துக்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆனால், இப்படி திங்கள் ஒன்றுக்கு குறைந்த அளவு ரூ. 25 என்பதற்கும், உயரளவு ரூ. 50 என்பதற்கும் உட்பட்டதாகும்.

8.7.2. நீண்ட கால சம்பளத் திட்டத்தின்கீழ் பதவி உயர்வுக்கான ஆய்வு ஆண்டு அடிப்படையில் இருந்ததற்குப் பதிலாக காலாண்டிற்குப் மேற்கொள்ளப் பட்டுள்ளது.

8.7.3. சம்பளம், அகவிலைப் படி ஆகியவை திருத்தியமைக்கப்பட்டதனால், தொழிலாளர்கள் உயரளவு ஊதியக் கொடை, பணிக்கொடை, வருங்கால வைப்பு நிதி முதலியவற்றைப் பெற முடிந்தது.

8.7.4. மேற்சொன்ன தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகளுக்காக, ஓராண்டில் ஆகும் செலவு ரூ. 7 கோடி ஆகும்.

8.8. தொழிலாளர் அனைவருக்கும் 1-1-1980 முதல் ஆண்டொன்றுக்கு ஊதியத்துடன் 10 நாட்கள் தற்செயல் விடுப்பு வழங்கப்பட்டு வருகிறது. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு (Sick Leave) 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்

[1981 ஏப்ரல் 27

8.9. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 51 இடங்களில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும் பொழுதுபோக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வு அறைகளையும் அமைத்துள்ளன. சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும் தேனீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும் விடுப்புகள் விடுமுறைகளின்போது தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காகத் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக்கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்ட கருதப் பட்டுள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள—ஐந்து உறுப்பினர்களுக்கு மேற்படாத குடும்பமுள்ள—தொழிலாளர்கள் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை கழகப் பேருந்துகளில் மாநிலம் முழுவதும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிர்வாகங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகள், பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன.

8.10. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்துவிட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு நிவாரணம் அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலைவாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

8.11. அரசு மருத்துவமனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அகநோயாளி மருத்துவ வசதி போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணைகள் பிறப்பித்துள்ளது. இத்திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

8.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம் செயலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்த ஒரு வாரத்திற்குள் இழப்பீட்டுத் தொகையையும், பணிக்காலப் பயன்களையும் வழங்கும்படிக் கழகங்களுக்குக் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதே போன்று பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறுபவருக்கு வருங்கால வைப்பு நிதியில் அவருக்குள்ள தொகை, அவருக்குரிய பணிக்கொடை முதலியவை அவர் ஓய்வு பெற்ற நாளிலேயே வழங்கப்பட வேண்டுமென்று உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

8.13. கழகங்கள் "தொழிலாளர் நல அறக்கட்டளைகளை" ஏற்படுத்தி தங்களுடைய அதிகப்படியான வருவாயிலிருந்து கணிசமான பகுதியை அதற்கு ஒதுக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. இந்நிதி, தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள்,

எழுது பலகைகள், படிப்புதவித் தொகை முதலியன வழங்கப் பயன்படுத்தப் படுகிறது. தொழிலாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தில் முதலாவதாகத் தேறியவர்களாயிருப்பின், அவர்களுடைய உயர் கல்விக்காகும் செலவை ஏற்கவேண்டுமென்று அனைத்துக் கழகங்களுக்கும் கட்டளையிடப் பட்டுள்ளது.

8.14. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன்பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன் பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப்படத்தக்கதாகும். பெண் தொழி லாளியின் திருமணத்திற்கு தொழிலாளர்களின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப் படும் முன்பணம் ரூ. 1,000-லிருந்து ரூ. 1,500 ஆகவும், தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 1,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 300 லிருந்து ரூ. 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன்பணத்தை வசூலிப்பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.15. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை இன்றியமை யாப் பண்டங்கள் தங்கள் பணியாளருக்கு கிடைக்கும் பொருட்டு பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகளுக்குக் குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. பல்வேறு கிளைகளில் பணிபுரியும் பணியாளருக்கு உணவு தானியங்கள் மற்றும் இன்றியமையா பொருட்களை கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகள் மூலம் வழங்குவதற்காக, சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயல் ஊர்திகளுக்கு (Mobile Van) ஏற்பாடு செய்துள்ளன. பணியாளர்கள் நகர்ப்புற வீட்டு வசதி வளர்ச்சிக் கழகத்திடமிருந்து கடனுதவி பெற்று "சொந்த வீடு கட்டும்" திட்டத்தின்கீழ், வீடுகளைக் கட்டிக் கொள் வதற்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் உதவியுள்ளது. இக்கழகம் தம் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக வட்டிக்கு உத்தரவாதம் அளித்து அல்லது நிலங்களை மேம்பாடு செய்து கொடுத்து கணிசமான அளவிற்கு நிதியுதவி வழங்கியுள்ளது. ஏனைய கழகங்களும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன.

8.16. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும், ஓட்டுநர்களுக்குக் குளுமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகளை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க சீருடை செட் ஒன்றுக்கு

1981 ஏப்ரல் 27]

ரூ. 9 என்ற வீதத்தில் தையிற் கூலியுடன் துணிகளை இக்கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஐந்து ஆண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக் கண்ணாடி தேவைப்படின், அவற்றை இலவசமாகப் பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளா களின் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக்கழகம் அவர்களுக்கு கைக்கடி காரங்களை பரிசளிக்கிறது. தங்களது தொழிலாளருக்கு குடியிருப்பு வசதி செய்து கொடுப்பதற்காக விட்டு வசதிக் கூட்டுறவுச் சங்கம் ஒன்றையும் இப்போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்திருக்கிறது.

ஊதியக் கொடை :

8.17. பணியாளர்களின் நலனுக்காக அவசர மருத்துவ ஊர்திகளை (Ambulance Van) கழகங்கள் பயனில் வைத்துள்ளன.

8.18. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவை தொடர்புடைய பொறியியற் கழகங்கள் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு 1979-80 ஆம் ஆண்டில் ஊதியக் கொடை-கருணை மானியம் அதிக அளவு 20 சதவீதம் கொடுக்கப் பட்டது. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகமும், சோழன் பொறியியற் கழகமும் 17 சதவீதம் ஊதியக் கொடை கருணை மானியம் வழங்கியது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந் தளவு 8.33 சதவீதம் ஊதியக் கொடையும், ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 100 கருணை மானியமும் வழங்கப்பட்டது. தவிர பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், அவற்றைச் சேர்ந்த பொறியியற் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் "ஊக்க ஊதியமாக" ரூ. 250-ம், அண்ணா போக்கு வாத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் அவற்றைச் சேர்ந்த பொறியியற் கழகங் களிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்க ஊதியமாக 1979-80 நிதியாண்டிற்கு ரூ. 200-ம் 1980 ஆம் காலண்டர் ஆண்டிற்கு விகிதாச்சாரத் தொகையும் வழங்கப்பட்டன.

1981 ஏப்ரல் 27]

9. பொது :

9.1. ஆதாயம் தரத்தக்க புதிய வழித் தடங்களை அமைக்கும் நோக்குடன், ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், கீழே குறிப்பிட்டுள்ள அதிகாரிகளைக் கொண்ட குழு ஒன்றை அமைக்கக் கருதப்பட்டு உள்ளது :

(1) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு துணை ஆணையாளர் (அமைப்பாளர்).

(2) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.

(3) நிர்வாக இயக்குநர்/பொது மேலாளர்/கோட்ட மேலாளர்.

(4) கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலைகள்-கிராமப் பணிகள்).

(5) மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊராட்சி வளர்ச்சி.

9.2. போக்குவரத்துப் பணி இயக்கம் குறித்தும் சீரமைப்பு குறித்தும் ஏனைய நாடுகளுக்கும், மாநிலங்களுக்கும் ஆலோசனை கூறுவதற்காக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் (பெருநகர்) அயல்நாட்டு ஆலோசனைப் பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

9.3. போக்குவரத்து நிர்வாகத்தை மேம்படுத்துவதற்காக காரைக்குடி, பொள்ளாச்சி ஆகிய இடங்களில் ஆராய்ச்சி-வளர்ச்சி நிலையங்கள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன.

10. மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனம் :

10.1. தமிழக அரசின் சுமார் 6,000 மோட்டார் வண்டிகளைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பு மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனத்தினுடையதாகும். முழு வளர்ச்சியுற்ற பட்டறைகள் ஒன்பது, பராமரிப்பு நிலையங்கள் இரண்டு, மைய கொள்முதல் சேமிப்புப் பிரிவு ஒன்று ஆகியவை இந்நிறுவனத்தின் பிரிவுகளாகச் செயல்படுகின்றன. தருமபுரியில் கட்டப்பட்ட பட்டறை விரைவில் செயல்படத் தொடங்கும்.

10.2. தற்போதிருக்கும் அரசுப் பட்டறைகள் போதுமானவையாக இல்லாததால் 1980-81 ஆம் ஆண்டில் 60 தனியார் பட்டறைகளுக்கு வரையறுக்கபட்ட வழிமுறைகளின்படி ஏற்பு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

10.3. தனியார் பட்டறைகளையே முற்றிலும் சார்ந்திருப்பதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு பட்டறை அல்லது பராமரிப்பு நிலையம் அமைப்பதே அரசின் கொள்கையாகும். ரூ. 31.31 இலட்சம் செலவில் வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வேலூரில் ஒரு பட்டறையும், புதுக்கோட்டை,

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1981 ஏப்ரல் 27]

உதகமண்டலம் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொரு பராமரிப்பு நிலையமும் அமைக்கவும் அரசு அண்மையில் அனுமதி வழங்கியுள்ளது. பணிகள் நடைமுறையில் உள்ளன. தலைமைச் செயலகத்தில் உள்ள பராமரிப்பு நிலையம் மாற்றப்பட்டு சென்னையில் பட்டினப்பாக்கம் அருகில் ரூ. 4.75 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படும். 1981-82 ஆம் ஆண்டில் இராமநாதபுரம், ஈரோடு ஆகிய இடங்களில் ரூ. 11.29 இலட்சம் செலவில் பராமரிப்பு நிலையம் ஒன்றை அமைக்கும் புதுத் திட்டம் செயல்படுத்தப்படும். மேற்குறிப்பிட்ட திட்டங்கள் சுமார் 250 பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு வழங்கும்.

10.4. மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனத்தின் இயக்குநருக்கு மின் கலங்கள் வாங்கவும், அவற்றை மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து அரசுத் துறைகளுக்கும் வழங்கவும் அரசு அண்மையில் அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. மாநிலம் முழுவதிலும் பயனற்றவையென ஒதுக்கப்பட்ட ஊர்திகளையும், தண்டு மின் கலங்களையும் பொது ஏலத்தில் விடவும் அவருக்கும் அதிகாரம் வழங்கப்பட்டு உள்ளது.

11.1. இப்படியாக இதன் மூலம் நாம் அறிந்துகொள்வது யாதெனில் பிரயாணம் செய்யும் பொது மக்களுக்கு திறமையான, சிக்கனமாக, விபத்து இல்லாமல், ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துக்கொடுக்க வேண்டும் என்ற குறிகோளுடன் செயல்படுவதற்கு வேண்டிய எல்லாத் துறைகளிலும் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மக்களுக்கு மடிந்த அளவு குறைந்த கட்டணச் செலவில் வசதிகளை அளிப்பதோடு வியாபார ரீதியில் தனித்தனியாக நிற்கக் கூடிய நிறுவனங்களாக இருக்கவேண்டிய இரு நோக்கங்களையும் நிறைவேற்ற வேண்டியுள்ளது.

11.2. சென்ற ஆண்டில் மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனம் உட்பட எல்லா அரசு நிறுவனங்களிலும் மொத்தத்தில் தொழில் அமைதி ஏற்பட்டுள்ளது என்பது தெளிவாகிறது. பணியாளர்களின் உண்மையான குறைகளைக் கேட்டு, அரசு நிறுவனங்களும், அரசும் தக்க நடவடிக்கைகளை எடுத்தன.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

28 APR 1982

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS